

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

ANA CAROLINA PIMENTA CORDEIRO

A POLÍTICA EXTERNA CHINESA NO SÉCULO XXI:  
LIMITAÇÕES E OPORTUNIDADES PARA A BELT AND ROAD INITIATIVE

CURITIBA 2021

ANA CAROLINA PIMENTA CORDEIRO

A POLÍTICA EXTERNA CHINESA NO SÉCULO XXI:  
LIMITAÇÕES E OPORTUNIDADES PARA A BELT AND ROAD INITIATIVE

Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Setor de Sociais Aplicadas da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Demian Castro

CURITIBA  
2021

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
APLICADAS – SIBI/UFPR COM DADOS FORNECIDOS PELO(A) AUTOR(A)  
Bibliotecário: Eduardo Silveira – CRB 9/1921

Cordeiro, Ana Carolina Pimenta

A política externa chinesa para o século XXI: limitações e oportunidades para a Belt and Road Initiative / Ana Carolina Pimenta Cordeiro.– 2021.

83 p.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas.

Orientador: Demian Castro.

Defesa: Curitiba, 2021.

1. Política pública. 2. Política externa. 3. Rota da Seda. 4. China.  
I. Universidade Federal do Paraná. Setor de Ciências Sociais Aplicadas. Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas. II. Castro, Demian.  
III. Título.

CDD 327

ATA Nº39

## ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DE MESTRADO PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM POLÍTICAS PÚBLICAS

No dia trinta de abril de dois mil e vinte e um às 14:00 horas, na sala virtual, pela plataforma Zoom ou Teams, foram instaladas as atividades pertinentes ao rito de defesa de dissertação da mestrand **ANA CAROLINA PIMENTA CORDEIRO**, intitulada: **A política externa chinesa para o século XXI: limitações e oportunidades para a Belt and Road Initiative**, sob orientação do Prof. Dr. DEMIAN CASTRO. A Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em POLÍTICAS PÚBLICAS da Universidade Federal do Paraná, foi constituída pelos seguintes Membros: DEMIAN CASTRO (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ), FABIANO A. S. DALTO (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ), BRUNO MARTARELLO DE CONTI (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS). A presidência iniciou os ritos definidos pelo Colegiado do Programa e, após exarados os pareceres dos membros do comitê examinador e da respectiva contra argumentação, ocorreu a leitura do parecer final da banca examinadora, que decidiu pela APROVAÇÃO. Este resultado deverá ser homologado pelo Colegiado do programa, mediante o atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca dentro dos prazos regimentais definidos pelo programa. A outorga de título de mestre está condicionada ao atendimento de todos os requisitos e prazos determinados no regimento do Programa de Pós-Graduação. Nada mais havendo a tratar a presidência deu por encerrada a sessão, da qual eu, DEMIAN CASTRO, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelos demais membros da Comissão Examinadora.

CURITIBA, 30 de Abril de 2021.

Assinatura Eletrônica

05/05/2021 13:37:01.0

DEMIAN CASTRO

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

06/05/2021 08:50:49.0

FABIANO A. S. DALTO

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

05/05/2021 11:13:12.0

BRUNO MARTARELLO DE CONTI

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS)



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS UNIVERSIDADE  
FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO PROGRAMA DE PÓS-  
GRADUAÇÃO POLÍTICAS PÚBLICAS -  
40001016076P0

## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em POLÍTICAS PÚBLICAS da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **ANA CAROLINA PIMENTA CORDEIRO** intitulada: **A política externa chinesa para o século XXI: limitações e oportunidades para a Belt and Road Initiative.**, sob orientação do Prof. Dr. DEMIAN CASTRO, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

CURITIBA, 30 de Abril de 2021.

Assinatura Eletrônica

05/05/2021 13:37:01.0

DEMIAN CASTRO

Presidente da Banca Examinadora (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

06/05/2021 08:50:49.0

FABIANO A. S. DALTO

Avaliador Interno (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

05/05/2021 11:13:12.0

BRUNO MARTARELLO DE CONTI

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS)

## **AGRADECIMENTOS**

Os anos de 2020 e 2021 serão lembrados em nossa história como um período muito desafiador. Realizar a presente dissertação diante de tantas dificuldades não teria sido possível sozinha. Agradeço, portanto, a toda minha família, em especial a Rosana de Jesus Pimenta, Edvaldo de Carvalho Cordeiro e Renan de Jesus Pimenta, por me ajudarem a ser quem sou hoje, a construir meus pensamentos, dar voz às minhas reflexões, e por acreditarem sempre em tudo aquilo me proponho a fazer. Agradeço imensamente ao meu companheiro Marcus Vinícius de Paula Cruz, pela compreensão nos momentos difíceis, e por me acompanhar em todas as fases, mesmo quando estávamos imersos em um cenário tão turbulento. Agradeço pelo esforço, lealdade e amor. Não poderia deixar de agradecer a toda minha rede de apoio. Aos amigos José Alberto Barbosa e Lara de Paula Lopes, meu mais sincero obrigada: por ouvirem minhas reflexões, por me acompanharem 24h por dia e cuidarem das minhas dores com tanto carinho. Obrigada por acreditarem em cada passo que eu dou, por me levantarem, e por me acompanharem em muitas horas de leitura. Agradeço às mulheres da República Mistura Fina que me inspiram, acolhem e abraçam ainda que virtualmente, ajudando-me a dançar com a ansiedade e a acreditar no nosso papel, de mulheres que desafiam o mundo para permanecer de pé. Ao lado de todos vocês, sigo compartilhando angústias em troca de afeto e motivação. Agradeço por fim, a todos os professores, sem exceção, que passaram pelo meu caminho até hoje. Cada um deles tornou possível meu crescimento intelectual e de visão de mundo para que eu conseguisse hoje me sentir parte do desenvolvimento da sociedade com um todo. Em especial, agradeço ao meu orientador Demian Castro, e às minhas queridas amigas Aglaé, Elizandra, Bianca, Renata e Elaine, pelas discussões e debates, e principalmente por me motivarem com tanto carinho e força nessa caminhada. Por fim, obrigada a todos os amigos que vibraram muito para que eu superasse todos os desafios. Cada palavra fez diferença. Sem vocês, seria muito mais difícil.

## **RESUMO**

A política Belt and Road initiative (BRI) pode ser considerada uma das mais ambiciosas da história, seja pela quantidade extensa de países e projetos envolvidos, seja pela dificuldade em alcançar as metas desafiadoras propostas. A China lança o que podemos chamar de primeira versão da estratégia BRI em 2013, e desde então vem oferecendo novas versões da iniciativa, onde as mais expressivas adaptações são: a versão Ecológica, a versão para a Saúde e a versão Digital. As novas rotas encontram espaço para expandir ao passo que enfrentam obstáculos diversos que se desdobram em possíveis conflitos geopolíticos, principalmente com os Estados Unidos. A presente pesquisa busca então compreender melhor as limitações e oportunidades para a BRI continuar progredindo durante os próximos anos. A partir da análise de documentos oficiais atrelados à Belt and Road Initiative, busca-se detalhar as principais alterações na política entre 2013 a 2021.

Palavras-chave: BELT AND ROAD INITIATIVE. ROTA DA SEDA ECOLÓGICA. ROTA DA SEDA PARA SAÚDE. ROTA DA SEDA DIGITAL.

## **ABSTRACT**

The Belt and Road initiative (BRI) can be considered one of the most ambitious in history, either due to the large number of countries and projects involved, or due to the difficulty in reaching the proposed challenging goals. China launches the first version of the BRI strategy in 2013, and since then it has been offering new versions of the initiative. The most significant adaptations are: the Ecological version, the Health version and the Digital version. The new routes find room to expand as they face obstacles. The challenges related to the BRI can unfold in possible geopolitical conflicts, especially with the United States. The present research then seeks to better understand the limitations, as well as the opportunities related to the BRI in order to keep progressing for the next years. From the analysis of official documents linked to the Belt and Road Initiative, this study details the main changes BRI has gone through between 2013 and 2021.

Keywords: BELT AND ROAD INITIATIVE. GREEN BRI. HEALTH SILK ROAD.  
DIGITAL SILK ROAD.



## **LISTA DE FIGURAS**

FIGURA 1 – SILK ROUTES.....	14
FIGURA 2 – ANCIENT SILK ROAD .....	18

## **LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS**

AIIB – ASIAN INFRASTRUCTURE INVESTMENT BANK

AIE – AGÊNCIA INTERNACIONAL DE ENERGIA

ASEAN – ASSOCIAÇÃO DE NAÇÕES DO SUDESTEASIÁTICO

BRI – BELT AND ROAD INITIATIVE

BRIGC – BELT AND ROAD GREEN DEVELOPMENT COALITION

DBAR – DIGITAL BELT AND ROAD

DSR – DIGITAL SILK ROAD

FMI – FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL

HSR – HEALTH SILK ROAD

MOUS – MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

NDB – NEW DEVELOPMENT BANK

ODS – OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

OGCI – OIL AND GAS CLIMATE INITIATIVE

PCC - PARTIDO COMUNISTA CHINES

UNEP – PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O MEIO AMBIENTE

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>2. O SISTEMA INTERESTATAL CONTEMPORÂNEO: UM OLHAR PARA SUAS RAÍZES.....</b>	<b>5</b>
<b>3. BELT AND ROAD INITIATIVE.....</b>	<b>15</b>
3.1 GREEN BELT AND ROAD.....	27
3.1.1 BELT AND ROAD GREEN DEVELOPMENT COALITION.....	30
3.2 HEALTH SILK ROAD.....	31
3.3 DIGITAL SILK ROAD.....	35
<b>4. DESAFIOS E OPORTUNIDADES: COMO A PROJEÇÃO DE PODER CHINESE SE ADAPTA AO CONTEXTO DE CRISE.....</b>	<b>41</b>
4.1 UM OLHAR PARA OS EFEITOS DA PANDEMIA AO LONGO DA BRI.....	41
4.1.1 ROTA DA SEDA PARA SAÚDE DURANTE A PANDEMIA.....	46
4.2 LIMITAÇÕES PARA A ROTA DA SEDA ECOLÓGICA.....	49
4.3 OBSTÁCULOS PARA A DIGITAL SILK ROAD.....	58
<b>5. CONCLUSÃO.....</b>	<b>64</b>
<b>6. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>70</b>

## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com o World Economic Outlook Database, a China se mantém em segundo lugar no ranking de maiores economias do mundo no que diz respeito ao PIB (WORLD BANK, 2019). Entre 1990 e 2009, segundo estatísticas do FMI, o país passou de nonagésimo para o segundo lugar no Ranking das maiores economias na última década. Entre os anos de 1995 a 2005 desfrutou de um crescimento anual de no mínimo 9% (CUNHA 2011). Nesse contexto de crescimento, a China anunciou uma nova estratégia para interagir com o mundo: A Nova Rota da Seda ou Belt and Road Initiative (BRI). O objetivo da iniciativa é expandir e melhorar o modelo comercial da Rota da Seda de 2000 anos atrás, a qual tinha a China como centro da economia Eurasiática, com uma proposta mais complexa e detalhada, englobando diversos setores, e com o uso de alta tecnologia. Consequentemente, a BRI reflete uma nova atuação da China no cenário mundial. Anunciada em 2013, a BRI convida todos os continentes a fazer parte das rotas, com promessas de estimular o comércio, facilitar investimentos, promover intercâmbio cultural, auxiliar o desenvolvimento de infraestrutura regional e global, a partir de estratégias bilaterais e multilaterais.

O discurso de Xi Jinping no Fórum de Cooperação Internacional sobre a Belt and Road Initiative (BRI) em 2017 relembra o modelo de cooperação possibilitado pela antiga Rota da Seda. Nele, destaca-se o desenvolvimento entre as nações para além das trocas comerciais (XINHUANET 2017). Inicialmente, a política tinha por objetivo aumentar a presença continental da China a partir da criação de infraestrutura terrestre, como rodovias e ferrovias. Hoje, a mesma iniciativa objetiva conectar países de todo o mundo, diminuindo a dependência chinesa das rotas comerciais tradicionais. Dessa maneira, a partir da BRI, a China assume papel de liderança na construção de uma rede de infraestrutura global responsável por ligar todas as sub-regiões na Ásia, África, Europa e Américas, a partir de corredores econômicos específicos.

De forma conjunta com outros países, a China propõe a construção de um grupo de rotas terrestres e marítimas para estabelecer zonas de livre comércio, facilitar a importação e exportação de produtos, e aprofundar a

cooperação entre países. Atrelando a política aos cinco princípios da coexistência pacífica: “respeito mútuo pela soberania e integridade territorial, não agressão mútua, não ingerência mútua nos assuntos internos de países, igualdade, benefício mútuo e coexistência pacífica” (NDRC, 2015, II. Principles, n.p.), Pequim promete, entre outros pontos, melhorar a cooperação em agricultura e no domínio de fontes de energia limpa e renovável, impulsionar indústrias emergentes em matéria de Tecnologia da Informação de nova geração, e estimular a competitividade entre indústrias.

A iniciativa se expande cada vez mais, ao passo que se aprofunda. A China lança o que podemos chamar de primeira versão da estratégia BRI em 2013, e desde então a política vem se modificando. As mais expressivas adaptações são a criação da versão Ecológica, assim como as versões para a Saúde e Digital. A partir de 2017, documentos oficiais para Digital Silk Road (DSR), Health Silk Road (HSR), e Green Belt and Road são criados e assumem caráter flexível para adaptações diante de diferentes cenários. As dificuldades são diversas, com obstáculos que se desdobram em possíveis conflitos geopolíticos, principalmente com os Estados Unidos. Além dos desafios esperados, a China se depara com uma crise sanitária em 2020, a qual traz um novo cenário para a política em curso.

As políticas associadas ao selo BRI desafiam a estrutura sistêmica das relações comerciais no cenário internacional, e representam uma ameaça para a hegemonia estadunidense. Para prosseguir durante os próximos 30 a 40 anos de construção e desenvolvimento da Belt and Road, a China deverá manter um alto nível de diplomacia, e forte capacidade de adaptação para responder às crescentes e constantes críticas à Nova Rota da Seda. A presente dissertação tem por objetivo compreender melhor as principais limitações da BRI, pontuar as principais adaptações feitas na política desde 2013, e compreender as oportunidades que surgem para a sua continuidade. Para isso, busca-se detalhar a estrutura da política Belt and Road, contemplando as alterações oficiais feitas desde o seu lançamento entre os anos de 2013 e 2021. Analisando as propostas para a Green Belt and Road Initiative, Health Silk Road e Digital Silk Road, destacam-se as principais características das rotas.

Para a coleta de dados foram analisados Planos de Ação e Documentos Oficiais vinculados ao governo de Pequim em relação à política BRI, assim como

artigos encontrados pela ferramenta *Google Scholars* e Revistas Acadêmicas. Ademais, foi realizada uma pesquisa hemerográfica em jornais e agências de notícias nacionais e internacionais.

Considerando o momento atual, é impossível não citar a pandemia causada pelo vírus SARS-CoV2, que assola todos os continentes, causando muitas mortes e recessão. Medidas de distanciamento social e quarentena afetam o desenvolvimento de projetos BRI, como construções, reuniões e eventos que precisaram ser adiados ou suspensos. Além disso, a crise sanitária afeta economias de diferentes países parceiros da BRI – os quais possuem empréstimos expressivos com a China. Os impactos negativos da crise são notórios em negociações e projetos, mas também houve espaço para grandes oportunidades na política externa chinesa. O presente estudo contempla, de modo geral, tais acontecimentos. Assim, é possível observar como a China lida com as principais limitações da BRI, ao passo que direciona seus esforços e negociações para novos caminhos que se abrem como excelentes janelas de oportunidade.

Durante a pesquisa, contempla-se um olhar unilateral da política Belt and Road, no sentido de se aproximar do que se trata a BRI para a China. É importante reiterar que se pretende fazer uma aproximação da ótica chinesa em relação a BRI, mas não se contempla a visão de cada país envolvido na política em relação à mesma. É preciso ainda se aprofundar para que de fato possamos compreender como a política BRI se insere em diferentes contextos nacionais, a fim de pontuar quais seriam eventuais consequências positivas e negativas dos receptores dos investimentos chineses a partir da perspectiva de cada país. Considera-se igualmente importante pontuar que o título nos leva a entender que a Política Externa Chinesa Contemporânea se resume à BRI, o que não é verdade. No entanto, podemos perceber, a partir da análise documental realizada, que a Belt and Road é vista como cenário ideal de futuro para a China, e contempla objetivos nacionais que auxiliam no crescimento e desenvolvimento interno chinês, em áreas distintas e cruciais, principalmente no que respeita às relações comerciais, meio ambiente, tecnologia e saúde.

A presente dissertação é composta por quatro capítulos, incluindo a introdução. O segundo capítulo destaca reflexões importantes acerca da criação do Sistema Interestatal à luz do autor José Luis Fiori (FIORI 2004). Desse modo,

pretende-se entender a dinâmica do Sistema Internacional Contemporâneo a partir de suas transformações e tendências de modo a esclarecer qual cenário a BRI provavelmente encontrará para continuar progredindo. O capítulo terceiro se dedica a descrever as principais alterações da BRI desde sua criação, detalhando as rotas: Green Belt and Road; Health Silk Road e Digital Silk Road. Todas lançadas oficialmente em 2017, mas com caráter similar: adaptáveis, e compostas por projetos anteriores às suas criações. A Rota da Seda da Saúde, por sua vez, encontra uma grande janela de oportunidade durante a crise sanitária pelo novo coronavírus, e Pequim acelera iniciativas relacionadas à mesma. A Rota da Seda Digital também encontrará impulso mesmo em momento de crise, e auxiliará tanto as Rotas da Seda quanto a Rota para Saúde. O quarto capítulo pontua os principais obstáculos para as versões da BRI aqui citadas. A iniciativa Belt and road envolve a criação de novos canais de financiamento que desafiam os tradicionais, e promove maior internacionalização das empresas chinesas. A estratégia global da BRI fornece oportunidade para diversos países melhorarem suas relações comerciais e infraestrutura interna, a partir de uma agenda que contempla interesses nacionais da China, e que promete, ao mesmo tempo, se comprometer com ideais de sustentabilidade, estabelecendo políticas que reforçam mecanismos multilaterais de cooperação.

## 2. O SISTEMA INTERESTATAL CONTEMPORÂNEO: UM OLHAR PARA SUAS RAÍZES

O desenvolvimento exponencial chinês ao final do século XX, e durante o século XXI, chama a atenção e demonstra a enorme capacidade do projeto liderado hoje por Xi Jinping. "A China é o país que apresentou as maiores taxas de crescimento econômico, por um maior período de tempo, na história mundial, crescendo cerca de 10% ao ano durante 35 anos desde o final da década de 70 e, em 2019, o PIB chinês se manteve ainda acima de 6%" (AZEVEDO, 2019, n.p.). A iniciativa Belt and Road (BRI), parte importante da Política Externa Chinesa Contemporânea, é o reflexo de uma China que se transforma de maneira rápida e constante. A partir do uso eficaz da diplomacia, vias de menor resistência são escolhidas por Pequim para aumentar sua presença no mundo. A partir da internacionalização de empresas nacionais, Acordos Comerciais, Memorandos de Entendimento (MOUs), Criação de Bancos, e investimentos expressivos em áreas-chave em todos os continentes, a diplomacia chinesa se fortalece e comprova enorme capacidade estratégica de longo prazo sob a liderança do Partido Comunista Chinês (PCC).

"O que a China fez foi copiar a estratégia bem-sucedida do Japão e dos Tigres Asiáticos (Coreia do Sul, Taiwan, Hong Kong e Singapura) e implantar de forma exponencial a estratégia de desenvolvimento baseado na exportação de bens e serviços (*'Export-led growth'*). Deng Xiaoping desenvolveu uma política externa branda, pragmática e flexível, com esforços concentrados na melhoria das relações com o Ocidente, em especial com os EUA. Xi Jinping, por sua vez, é o líder chinês mais ativo, entre líderes chineses antigos e contemporâneos, da história da diplomacia na China. Com seu ambicioso 'sonho chinês', da estratégia 'Renascimento Nacional', ele substituiu a 'diplomacia discreta' de Deng, passando a ter uma política militar e de segurança cada vez mais assertiva" (AZEVEDO, 2019, n.p.)

O Sistema Internacional onde a China de Xi Jinping se integra cada vez mais, teve seu surgimento a partir da criação dos primeiros Estados Nacionais Europeus, e seu ímpeto conflituoso e necessariamente desigual, permanece até hoje. José Luis Fiori nota, em seu artigo intitulado "Formação, Expansão e limites do Poder Global", que os esforços teóricos para compreender as hegemonias mundiais possuem falhas, pois nenhuma das teorias consegue explicar as contradições que são inerentes ao sistema interestatal.



Sendo assim, compreender a China em ascensão requererá esforços maiores de analistas internacionais. A origem do sistema, no entanto, foi bem contemplada por Fiori. De acordo com o artigo aqui utilizados, nos séculos XIII e XIV, acumulava-se poder através das conquistas de novos territórios, a fim de neutralizar ataques de oponentes. Com o tempo, cria-se um sistema bélico unificado na Europa, consagrado pela Paz de Westfália, em 1648, considerado a origem do Sistema de Estados atual. Já na segunda década do século XVIII, um sistema de poderes integrados pelas guerras está formado, "dentro de um território homogêneo que ia de Lisboa a Moscou, de Estocolmo a Viena, e de Londres a Constantinopla" (FIORI, 2004, p. 14).

No artigo, Fiori analisa que o "jogo das guerras" teve grande importância para todo o processo de estabelecimento das fronteiras que conhecemos hoje. Além disso, deixa claro que essas guerras foram causa, e não consequência, da expansão incessante das unidades nacionais que ali se formavam. O autor também atribui grande importância ao "jogo das trocas", onde os Estados acumulavam poder, não apenas riqueza. Os mercados nacionais eram resultado do poder político dos estados territoriais, onde suas estratégias definiriam a maneira com a qual os países se relacionariam uns com os outros a partir de seus interesses nacionais, muito do que prevalece no Sistema Interestatal Contemporâneo. A rivalidade entre um número seletivo e privilegiado de unidades nacionais era a condição essencial para a concentração de poder e manutenção do movimento expansionista daqueles que conseguiam concentrar riqueza. "Como diz Norbert Elias, esta "compulsão expansiva" que se transforma numa regra de comportamento quase mecânica dentro do sistema político europeu, aponta na direção inevitável do monopólio" (FIORI, 2004, p.17).

"Em primeiro lugar, as guerras aumentaram os laços de integração e mútua dependência entre os poderes territoriais deste sistema político que nasceu na Europa a partir dos séculos XIII e XIV; em segundo lugar, do ponto de vista estritamente lógico, os poderes expansivos ganhadores no "jogo da guerra", dentro deste sistema político, não podem destruir seus concorrentes/adversários, ou estariam obrigados a recriá-los, uma vez concluída a submissão ou destruição do adversário anterior. Se isto não ocorrer, o "poder expansivo" perde "energia" porque desaparece a força e o mecanismo através do qual ele pode seguir acumulando mais poder. Neste tipo de sistema político territorial, na ausência de uma concorrência espontânea, o poder expansivo tem que gerar o seu próprio concorrente ou inventar algum adversário que permita a sequência do "jogo da guerra". O próprio "poder expansivo" é quem cria ou inventa, em última instância, os seus competidores e adversários, indispensáveis para a sua própria acumulação de poder" (FIORI, 2004, p.18).

As guerras, no entanto, tornaram-se cada vez mais custosas e exigiam recursos abundantes. Durante o século XV e XVI, os “beligerantes” passam a gastar cada vez mais e, para que ganhadores dessa competição continuassem vencendo, novas alianças surgem e acabam por transformar a guerra em um grande negócio (FIORI 2004). A administração dos variados territórios se torna um grande desafio, facilitado pelo aparecimento de “moedas públicas”, que financiariam conflitos, e resultariam em um sistema da dívida pública e em um aprofundamento das relações entre bancos e governos na conquista de novos espaços. Há então nesse momento, o “encontro entre poder político e militar com a riqueza dos comerciantes e banqueiros (...)” (FIORI, 2004, p.19). A proposta de benefício mútuo que existia nessa aliança era capaz de garantir mais autoridade aos príncipes, e mais lucro aos banqueiros. Guerras, portanto, agora são capazes não só de multiplicar poder, mas também riqueza. Os bancos se associam a governos nacionais e a Europa estava diante de um novo sistema político organizado por um Estado agora detentor de uma marinha, exército e com possibilidade crédito/financiamento. O interesse nacional surge, dentro desse sistema, igualmente “bélico e competitivo” (FIORI 2004).

“É nesse contexto que deve ser colocada e explicada a criação precoce da “economia nacional” inglesa. Mas, depois da Inglaterra, todas as demais economias nacionais “tardias” foram sendo criadas, com maior ou menor sucesso, como respostas defensivas ou competitivas com relação à própria Inglaterra, já então vitoriosa no campo econômico, depois da sua Revolução Industrial e no campo militar, depois das Guerras Napoleônicas” (...). Como no primitivo jogo das trocas e das guerras, o objetivo da disputa e o prêmio dos vencedores seguem sendo o monopólio, as barreiras à entrada ou, por último, a destruição do concorrente ou adversário. Mas, ao mesmo tempo, os ‘estados/economias nacionais’ não têm como aumentar seus poderes se seus concorrentes desaparecerem, nem têm como enriquecer se seus competidores empobrecerem de forma absoluta” (FIORI, 2004, p.24 e 25).

O movimento expansionista dos recém-formados estados nacionais se estendeu para fora da Europa, dando início aos processos de colonização nas Américas, África, Ásia e Pacífico, assim assumindo uma postura “meio-estado e meio-império”, segundo Fiori. E os passos imperiais entre os séculos XV e XVIII, e XIX e XX foram a base para o sistema internacional contemporâneo, aproximando regiões de fora desse núcleo competitivo europeu, e tendo como produto a criação de estados nacionais fora da

Europa como produto das ondas de descolonização. "Durante os anos 80, os EUA dominaram o sistema monetário internacional, promovem a abertura de economias nacionais e incentivam o livre comércio; detinham poder militar, industrial, tecnológico, financeiro e cultural incontestável" (FIORI, 2004, p.29). Em contrapartida, desorganizaram todo o Sistema Mundial e promovem caos.

"O período entre 1945 e 1973 foi o único momento na história do sistema político e econômico mundial em que foi tentado o exercício de uma "governança global" (...). Em 1973, os Estados Unidos abandonaram o sistema monetário internacional pactuado em Bretton Woods e, naquele momento, começou uma nova conjuntura "não hegemônica", em que o conflito se sobrepôs à cooperação dentro do núcleo das Grandes Potências, numa progressão que culminou com o fim da Guerra Fria (...). Mas, depois do ano 2000, o que estamos assistindo é a rapidíssima reversão deste processo. O que parecia ter sido uma vitória quase religiosa do liberalismo se transformou numa volta ao mundo da primazia excludente dos interesses nacionais de cada uma das Grandes Potências" (FIORI, 2004, p.44).

No artigo, Fiori pontua que as Grandes Potências seguiram sendo as mesmas e capazes de determinar o ritmo geopolítico e geoeconômico do Sistema Mundial "até a entrada dos EUA e Japão no século XX, que se "transformaram em segmentos produtivos especializados da economia inglesa em torno de 1870" (FIORI, 2004, p.29). Diante dessa nova realidade de estados nacionais em dado momento da história, a competição "gira em torno da conquista e monopolização de Poder Global" (FIORI, 2004, p.29). As principais teorias que se propõem a explicar o fenômeno do surgimento e função das hegemonias mundiais acreditam que a manutenção da paz seria dada na presença de um Estado centralizador, capaz de ordenar o sistema.

"Edward Carr, discutiu o problema da paz num Sistema Estatal Anárquico, e chegou a uma conclusão análoga a de James Kindelberger e Robert Gilpin: para que exista paz, é necessário que exista uma legislação internacional, e para que 'possa existir uma legislação internacional, é necessário que exista um superestado' (Carr [1939], 2001:211). Raymond Aron se afastaria um pouco da ideia hobbesiana do 'superestado', alinhando-se ao lado da visão cosmopolita e liberal de Kant, mas também reconhecia a impossibilidade da paz mundial 'enquanto a humanidade não se tivesse unido num Estado Universal' (Aron, 1962: 47) (...) Susan Strange, que criticava a teoria da estabilidade hegemônica, também reconhecia a existência de poderes estruturais globais capazes de induzir o comportamento dos demais estados, sem necessidade de recorrer à força'. Joseph Nye e Robert Keohane estavam convencidos de que 'redes de regras, normas e procedimentos podem regularizar os comportamentos dos estados e controlar seus efeitos', mas também reconhecem certas situações onde a hierarquia, e o poder dos estados continuam decisivos para a estabilização da comunidade internacional" (FIORI, 2004, p.1-2).

Nesse sentido, Fiori critica parte de Teoria da Estabilidade Hegemônica ao pontuar que as principais crises sistêmicas foram causadas pelo próprio *hegemon*, que assume então, característica de "desestabilizador", agindo na contramão do que se é esperado por um número grande de autores. Os fatos históricos elaborados por Fiori denotam que as teorias não conseguem explicar algumas contradições inerentes ao Sistema Interestatal. Esse ponto nos remete à "falsa insegurança" possível ao imaginar um mundo deixando de ser unipolar, guiado pelos EUA, para dar espaço a um mundo multipolarizado.

O cenário pós-Guerra Fria, por exemplo, conta com uma alta centralização de poder financeiro, monetário e militar estadunidense. Seguindo a lógica do sistema aqui descrito, seria considerado o "superestado" que condicionaria o sistema à tão desejada paz. No entanto, durante os anos 90 há uma "sucessão de crises financeiras e a maior parte da economia internacional entra em um período de baixo crescimento prolongado com exceção dos próprios EUA, China e Índia" (FIORI, 2004, p.5). Aproximando-se da conquista do Poder Global, os Estados Unidos se estabelecem "a partir de suas bases militares", em todo o mundo (FIORI 2004). Além disso, os EUA se envolveram em três vezes mais intervenções militares do que durante toda a Guerra Fria, descredibilizando a legislação e regimes internacionais (FIORI 2004).

"Rudolf Hilferding percebeu que "o poder político era decisivo na luta competitiva de caráter econômico, e que para o capital financeiro, a posição do poder estatal é vital para o seu lucro". (Hilferding [1910], 1985: 311). Nicolai Bukharin completou esta nova visão marxista do desenvolvimento capitalista sublinhando, também, a importância dos estados nacionais e de sua aliança com o capital financeiro. Hilferding propõe um novo conceito capaz de avançar a análise histórica e teórica do papel dos 'territórios' e do 'poder', na expansão das economias nacionais vitoriosas: 'a política do capital financeiro procura um triplice objetivo. Em primeiro lugar a criação de um "território econômico" tão vasto quanto possível. Em segundo lugar, a defesa desse território por meio de barreiras aduaneiras. E a seguir, em terceiro lugar, sua transformação em campo de exploração para os monopólios do país' (Hilferding [1910], 1985: 314)" (FIORI, 2004, p.32).

Assim, dentro do Sistema Capitalista, conquistar novas posições para exercer monopólios e obter lucros exorbitantes é parte do esperado pelos Estados que o compõe no núcleo de Grandes Potências. Para que um novo *hegemon* possa ascender, é preciso romper com "instituições e regras

construídas em nome do mercado e competição perfeita dos grandes estados nacionais" (FIORI, 2004, p.34). Assim, podemos compreender que é fundamental que o capital financeiro esteja aliado ao poder político na expansão das Grandes Potências para novos territórios econômicos.

Ao trazer essas reflexões para o Sistema Internacional Contemporâneo, podemos pensar que a China necessita dos Estados Unidos, e os Estados Unidos, por sua vez, necessitam da China, para que a lógica de expansão do poder econômico e militar continue acontecendo, e garantindo posição de vantagem. Ainda assim, ao adaptarmos para a atualidade, percebemos que a ideia de "expansionismo" se afasta do que antes foi considerado estratégia essencial para a aquisição de um novo status quo.

Nos próximos capítulos, ao analisar melhor a proposta da Belt and Road, será possível notar que a estratégia da política externa chinesa no século XXI, fortalece a presença da China na região da Ásia e no mundo, fazendo com que o país aumente sua influência regional, principalmente através dos países da ASEAN – Associação de nações do Sudeste Asiático. Nesse sentido, torna-se interessante a leitura que é feita no artigo de José Luis Fiori sobre construção de hegemonias regionais.

"A potência expansiva e ganhadora pode prever, com base na experiência da história passada, que o crescimento econômico e militar dos seus competidores mais próximos produzirá, no médio prazo, uma redistribuição territorial da riqueza e um deslocamento dos seus centros de acumulação mundial. E, muito provavelmente, acabará provocando, no longo prazo, uma redistribuição do próprio poder mundial" (FIORI, 2004, p.47)

A China dispõe de grande poder econômico e militar, e tece uma estratégia mais ampla baseada na construção de infraestrutura, e participação em áreas-chave no comércio mundial, e conta ativamente com empresas chinesas estatais e privadas. Mesmo com as adversidades, a Belt and Road continuará expandindo pelos próximos 40 anos. Se durante os anos 1980 a China adota uma política mais fechada e pragmática de aproximação às grandes potências – EUA, Japão e Europa – com menos ou quase nenhum contato com países de "terceiro mundo", os anos 90 trouxeram uma total nova perspectiva, e todas as medidas e esforços realizados pela China, certamente não passariam despercebidos pelas principais potências do sistema.

"Para explorar teoricamente o futuro do Sistema Mundial, criado a partir da expansão dos estados e das economias nacionais europeias, o caminho mais fecundo é partir da sua contradição fundamental e de suas consequências (...). Essa contradição aponta, por um lado, na direção do "poder global" e da construção de um "império mundial", e por outro lado, na direção do fortalecimento do poder territorial, dos estados e capitais nacionais. O cenário mais provável para este império seria uma tendência ao estado de estagnação ou a uma grande reversão histórica, em direção ao que foi no passado, durante séculos, o império chinês" (Fiori, 1999: 63)" (FIORI, 2004, p.46).

Os próximos capítulos se debruçam sobre uma China que expande a Política Belt and Road no Sistema Interestatal Contemporâneo, criando suas próprias linhas de crédito, desafiando as Instituições Internacionais, já estando presente de maneira ativa em mais de 130 Estados mas com um viés muito mais diplomático do que coercitivo, com estratégias mais complexas e multifacetadas. A BRI consegue desafiar a Governança Global dos Estados Unidos ao participar ativamente em ajuda internacional com exportação de equipamentos e protocolos, como por exemplo para controle da pandemia pelo novo coronavírus. Esse movimento contínuo de crescimento da BRI no mundo busca fortalecer a China enquanto potência hegemônica regional na Ásia, e assegura que os interesses nacionais Chineses sejam contemplados. Ao abrir as portas para uma nova ordem multilateral, em um Sistema Interestatal Anárquico, o desenvolvimento interno da China passa a depender também, ainda que com forte controle por parte do Partido Comunista Chinês, das relações estabelecidas com outros países. Com uma política externa ativa e mais presente na economia mundial a China ultrapassa seu protagonismo regional asiático para alcança-lo a nível global. Consolidar tal abertura e manter garantias significará, no entanto, a superação de múltiplos desafios. Nesse contexto, valem os seguintes questionamentos: Em que medida a expansão chinesa é igual ou diferente da expansão de outros países? A análise sobre a ascensão dos EUA e sobre a dinâmica do Sistema Mundial aqui exposta é suficiente para explicar a trajetória da china?

Embora seja extremamente essencial a análise de José Luis Fiori quando tentamos compreender a dinâmica do Sistema Mundial, e o comportamento dos EUA dentro dessa dinâmica enquanto hegemom, não é o suficiente para entender o comportamento da China ao ascender no Sistema. É possível perceber que o crescimento e movimentação da China para outros territórios é feita de uma maneira completamente diferente do que podemos perceber no movimento expansivo de impérios, por exemplo. O movimento

expansionista chinês descrito durante a presente dissertação, faz referência a presença da China em outros países, simplesmente por expandir a BRI para outros espaços geográficos, a partir do estabelecimento de acordos, que funcionam com custos e benefícios para todas as partes envolvidas.

É importante ressaltar, portanto, que os investimentos chineses, como em melhorias de sistemas nacionais de saúde em diferentes países, construção de portos, ferrovias e rodovias, assim como instalações de infraestrutura para melhorias na esfera digital e de conectividade, auxiliam na recuperação global dos Estados em um cenário pós-crise. Permite que eles possam estender esses investimentos para outras áreas, fazendo acordos com outros países, e possibilita melhorias em suas cadeias globais de suprimento. Ao mesmo tempo, a China também se torna dependente de vários países e acordos para manter seu crescimento e desenvolvimento da BRI, a qual funciona fortemente para auxiliar o crescimento econômico e desenvolvimento interno chinês. Uma das grandes vantagens da BRI para a China, é conseguir ter acordos e iniciativas com diversos parceiros, o que aumenta sua cadeia de suprimentos.

Apesar da importância atribuída nesse capítulo ao surgimento do Sistema Interestatal Contemporâneo, deve-se ressaltar que há ainda eventos fora da dinâmica europeia que certamente contribuíram para a ordem contemporânea. Até aqui, atribuiu-se a origem do sistema a eventos como a Paz de Westfália e criação dos primeiros estados europeus, em um esforço de tentar compreender de que maneira a Política Belt and Road pode ser recebida no cenário internacional a medida em que se estende para cada vez mais países. É de extrema importância pontuar, no entanto, que a análise teórica aqui exposta não pretende e não conseguiria explicar o fenômeno do crescimento chinês a partir da ascensão de grandes potências como Inglaterra e Estados Unidos.

Nesse sentido, o autor Oliver Stuenkel traz uma reflexão que considero adequada para que possamos nos aproximar do processo de ascensão da China no Sistema. O autor pontua que nossos vieses de interpretação da Política Internacional assumem um padrão ocidental, o que por sua vez atrapalha uma leitura mais pragmática da atuação dos países no cenário mundial.

“A leitura ocidentocêntrica e seletiva da história leva a uma superenfatização em agência e atratividade cultural ocidentais, e minimiza o papel decisivo do poderio militar na criação e manutenção da ordem global atual.” (...)Essas opiniões subestimam

dramaticamente as contribuições de pensadores e culturas não ocidentais e o quanto o Ocidente dependeu de conhecimento, tecnologia, ideias e normas estrangeiras – como da China e do mundo muçulmano – para se desenvolver econômica e politicamente. Elas também desconsideram o fato de que potências não ocidentais dominaram o mundo economicamente por grande parte dos últimos mil anos. (STUENKEL, 2018, pag 10 e 11).

Sendo assim, essa pesquisa não pretende tratar a história como conduzida unicamente pela “história do Ocidente”, mas possui limitações no sentido de que seria necessário aprofundar e detalhar a parte teórica aqui apresentada, incluindo “elementos não-ocidentais” e referências teóricas mais diversas a fim de contemplar processos tão complexos. A partir desse aprofundamento, poderíamos então nos aproximar de fato da China no mundo contemporâneo, e assim ser capaz de compor uma análise mais adequada sobre o processo único o qual se configura a ascensão chinesa. Nesse sentido, a partir do que foi apresentado, podemos pontuar que a expansão da China não parece assumir caráter similar ao expansionismo territorial europeu, de anexação de territórios, de submissão de diferentes culturas, regulações e leis às suas através de ações coercitivas.

Considera-se que o principal agente atuante em um contexto da governança global, onde atua a China com a BRI são os Estados Unidos. E, nesse sentido, a análise do surgimento do Sistema Interestatal por Fiori, sobre a ascensão estadunidense enquanto Grande Potência, é considerada pertinente para que possamos, ao menos de maneira geral, saber o que esperar do comportamento de outros países, e principalmente dos EUA, em relação à BRI, dentro da dinâmica sistêmica que temos hoje, reconhecendo que “ao longo de toda a história, a difusão de ideias foi muito mais dinâmica, pluridirecional e descentralizada do que costumamos pensar” (STUENKEL, OLIVER 2018).

Podemos verificar que a China age de acordo com os fundamentos que considera plausível em sua retórica oficial, como o de não interferência em assuntos internos de cada país, afastando-se de confrontos diretos, aprimorando o diálogo, fortalecendo o uso da diplomacia de alto nível e assumindo uma postura em prol do multilateralismo. Foi possível perceber que a China busca orientar e aperfeiçoar suas técnicas dentro da BRI, considerar críticas pertinentes para o desenvolvimento da política, tratando-a de maneira flexível.

A BRI agrega temas variados, áreas de atuação diversas - e estratégicas



- para contemplar as necessidades internas chinesas. Por essa razão, acredita-se que a BRI representa importância maior na política externa chinesa atual. Ainda assim, tratamos aqui de interpretações passíveis de discussão, e que necessariamente demandam mais análise, principalmente por ser tratar de um tema recente - e em curso - que sofre influência externa direta do cenário político - instável - mundial. Dessa maneira, compreende-se que não há uma “origem única” do cenário em que vivemos hoje, e esse estudo pretende ser um “pontapé” para trabalhos futuros que possam considerar aspectos mais amplos e diversos para entender de maneira mais apropriada a ascensão e atuação da China do presente e do futuro, fora de um possível “privilégio ocidental”. A partir dessas considerações, o próximo capítulo busca detalhar a política BRI a partir de seus documentos oficiais antes de pontuar as principais adaptações feitas desde 2013.

### 3 BELT AND ROAD INITIATIVE

A China acompanha as maiores economias do mundo, ganha relevância no cenário internacional e reassume papel de centralidade nas relações com diversos países de maneira rápida e com crescimento econômico expressivo. A partir de planos de desenvolvimento e reformas econômicas lideradas pelo Partido Comunista Chinês (PCC), o país constrói o caminho para sua transformação de uma economia fechada a uma das maiores economias do mundo. A era de Mao Tsé-tung (1949-1976), com reformas de base e industrialização da zona rural, precede o governo de Deng Xiaoping (1978 a 1992), marcado por intensiva abertura comercial, investimento público, industrialização e incentivo às exportações (HENDLER 2019), o que invariavelmente leva à China de hoje.

A liderança do Presidente Xi Jinping continua a apoiar a internacionalização de empresas nacionais e a abertura econômica, orientando o ambicioso plano de política externa Belt and Road Initiative (BRI) (BRUGIER 2014). Esse plano retoma, em certa medida, a antiga Rota da Seda chinesa, estabelecida durante a dinastia Han (200 AC a 200 DC), e estruturada por rotas comerciais responsáveis por conectar Ásia, Oriente Médio e Europa. A partir dela, podemos falar num passado de êxito: comerciantes mantinham relações com a China para vender suas especiarias e encontrar seda e porcelana. Esse cenário perde espaço para uma China modernizada, líder na produção de novas tecnologias em muitos segmentos, e que procura estar apta a manter seu crescimento interno (ZIMMERMAN 2015). Para tal, as relações da China com o mundo incorporam uma característica multifacetada, atingindo áreas estratégicas de dimensão financeira, política, diplomática, comercial e de investimentos expressivos (CINTRA E PINTO 2017).

No ano de 1996, a discussão sobre uma nova Rota da Seda foi trazida oficialmente na China durante a conferência internacional *New Silk Road* (SEIXAS 2017). A ideia era promover a construção de infraestrutura de transporte para conectar a China à Europa Ocidental. E, apesar da ideia não ter tido êxito naquele ano, contribuiu para o que posteriormente, mais especificamente em 2013, seria um projeto coordenado inteiramente pelo Estado: A Belt and Road Initiative (SEIXAS 2017). Apresentada em discurso

no Cazaquistão como “Cinturão Econômico da Rota da Seda”, a proposta sugeriu aprofundar a cooperação econômica e apostar no desenvolvimento da região Euroasiática (ZIMMERMAN 2015). Os contornos da estratégia começam a surgir de maneira mais estruturada com o documento oficial *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, emitido pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da República Popular da China (NDRC 2015). Através da construção de vias terrestres e marítimas, a proposta da BRI visa aumentar a cooperação entre diferentes continentes, a partir de zonas de livre comércio e da facilitação para a importação e exportação de produtos (NDRC 2015). O componente terrestre da política BRI é dado a partir de rodovias e ferrovias que passam pela Ásia Central, Oriente Médio, Ásia Setentrional até o continente Europeu. O componente marítimo intitulado *Maritime Silk Road* conecta os portos no sudeste asiático chinês à Costa Africana, através do Oceano Índico e Canal de Suez para chegar até o mar Mediterrâneo (KOTZ 2018).

As rotas, por sua vez, não se limitam ao território contemplado na antiga Rota da Seda. Estão abertas à participação de todos os países e organizações internacionais do mundo (NDRC 2015), o que nos demonstra o interesse chinês em promover uma política com forte ímpeto geoestratégico. Em 2017, o documento para a cooperação marítima *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, reafirma e complementa a BRI com planos de ação conjunta entre os países chamados de “Parceiros Azuis”, justamente os quais pertencem à rota dos mares (XINHUA 2017). A China aposta em um modelo de expansão das rotas a partir de um discurso onde todas as partes envolvidas ganham, usando recorrentemente o termo “win-win” em registros oficiais.

Dessa maneira, o uso da diplomacia é responsável pela difusão de *Soft Power*<sup>1</sup>, e por facilitar a execução de acordos em sua política externa (NUNES 2018). Elaborado de maneira conjunta entre o Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Comércio, e a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, o documento oficial da política BRI valoriza a

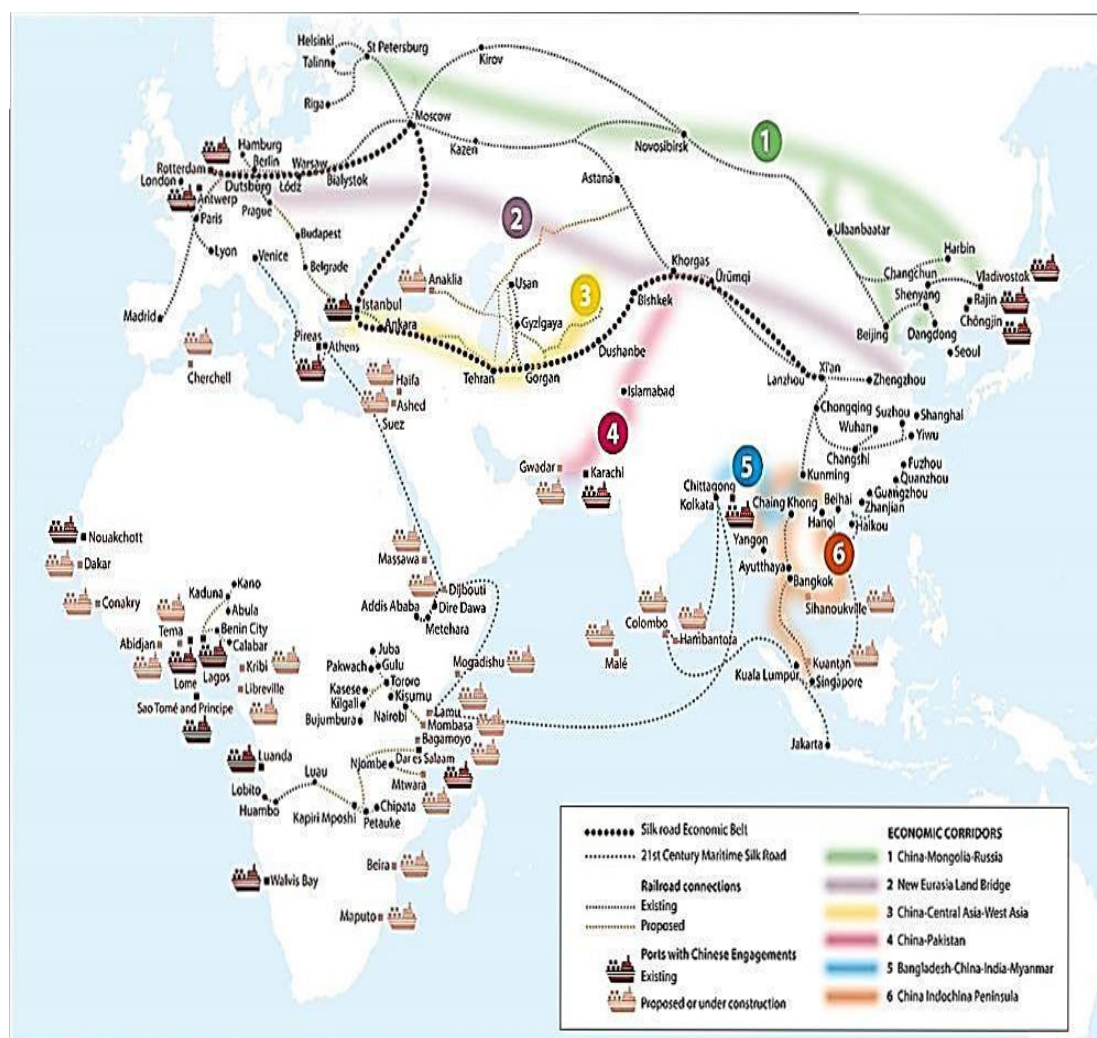
---

<sup>1</sup> O Hard Power estaria representado pelo poder militar e econômico de um Estado, enquanto o Soft Power seria a capacidade de um país atingir seus objetivos por meio da influência de seus valores, cultura e política (MORES, 2012, p. 03).

tradição milenar a partir da antiga rota da seda. A ponte entre Oriente e Ocidente, é reconhecida como “herança histórica e cultural compartilhada” (NDRC, 2015, n.p.).

O plano de ação *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* é dividido em oito partes, além do prefácio: Enquadramento histórico; Princípios da construção conjunta; Quadro das estruturas; Prioridades de cooperação; Mecanismos de cooperação; Regiões da China no prosseguimento da abertura; China em ação; e Construir em conjunto um futuro melhor (BRI FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION 2017). A estratégia comporta seis corredores econômicos:

FIGURA 1: SILK ROUTES OCDE iLibrary 2018 - Pesquisa da OCDE de várias fontes, incluindo:



HKTDC, MERICS, Belt and Road Centre, Foreign Policy, The Diplomat, Silk Routes, Escritório de Informação do Conselho de Estado da República Popular da China, WWF Hong Kong (China). Disponível em: [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus\\_fin\\_out-2018-6-en/index.html?itemId=/content/component/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus_fin_out-2018-6-en/index.html?itemId=/content/component/bus_fin_out-2018-6-en).

No mapa, a reta em azul diz respeito à Rota da Seda Marítima. O número 1 representa o eixo China-Mongólia-Rússia; 2.Nova Ponte Terrestre Eurasiática; 3.Eixo central China-Ásia Ocidental; 4.Corredor China-Paquistão; 5. Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar; 6.Eixo China-Península Indochina. As linhas vermelhas representam a Rota da Seda Terrestre incluindo ferrovias existentes e propostas. O mapa também representa os portos com engajamento chinês a partir do símbolo de navios, onde o tom vermelho escuro representa os existentes e o tom vermelho claro os propostos que seguem em construção.

A Belt and Road conecta a Ásia ao círculo mais desenvolvido da Europa, incluindo os vastos territórios com grande potencial para o desenvolvimento econômico (SEIXAS 2017). Os projetos da BRI, pelo menos no que diz respeito ao transporte, fluem majoritariamente no sentido Leste-Oeste, com a China sempre como ponto de origem. Consequentemente, “os investimentos chineses irão intensificar a influência econômica da China na região, e reestabelecerão o “Reino do Meio” como o centro de gravidade econômica da Ásia” (SEIXAS, 2017, p.68). O plano de ação oficial da iniciativa Belt and Road incentiva que as regras para o comércio e investimento multilaterais sejam ajustadas a fim de atenuar problemas graves de desenvolvimento em diversos territórios. Através da cooperação regional, a China defende então uma economia de mercado mais integrada e aberta, com a distribuição eficiente de recursos, e com uso de alta tecnologia. O conteúdo do documento não se afasta do teor do discurso da abertura do 19º Congresso do Partido Comunista da China, por Xi Jinping:

“A China sustenta firmemente a política diplomática pacífica de independência e autonomia, respeita o direito dos outros povos de escolher independentemente o seu caminho de desenvolvimento e salvaguarda a equidade e a justiça internacional, ao mesmo tempo em que se opõe a impor a própria vontade aos outros, interferir nos assuntos alheios e que os poderosos humilhem os mais fracos. A China, por um lado, não buscará o seu desenvolvimento sacrificando os interesses de outros países, por outro lado, não desistirá, de jeito nenhum, de nossos direitos e interesses legítimos, e nenhuma pessoa deve esperar que a China engula frutos amargos que prejudiquem seus próprios interesses. A China adota a política de defesa preventiva. O desenvolvimento chinês não representa uma ameaça a nenhum país. Seja qual for o grau de seu desenvolvimento, a China não buscará a hegemonia nem o expansionismo (JINPING, 2017, n.p.).

O texto oficial denota a necessidade de se "observar escrupulosamente os objetivos e princípios da Carta das Nações Unidas" (NDRC, 2015, n.p.) que possui como objetivo principal, entre outros pontos, "salvaguardar os direitos humanos, liberdades individuais, abordando também problemas econômicos, sociais, de saúde, orientando por ações sem distinção de raça, sexo, idioma ou religião" (UN, 1945, n.p.). A China propaga ideais de respeito mútuo pela soberania e integridade territorial, não-agressão, não-interferência nos assuntos internos de cada país, igualdade e "coexistência pacífica" (NDRC, 2015, n.p.). A partir da coordenação de políticas, aumento da conectividade de instalações, facilitação do comércio, integração financeira e vínculo interpessoal (BIENVENUTO 2018), a China direciona sua política para outros continentes em prol de uma integração em escala global, com estruturas físicas e tecnológicas capazes de sustentar diversas relações comerciais entre os países. De acordo com o portal Green Belt and Road Center, até Janeiro de 2021, cerca de 140 países fazem parte das Rotas. São eles:

Afeganistão	Iraque	República Eslovaca
Albânia	Itália	Eslovênia
Argélia	Jamaica	Ilhas Salomão
Angola	Cazaquistão	Somália
Antigua e Barbuda	Quênia	África do Sul
Armênia	Kiribati	Sudão do Sul
Áustria	Coreia	Sri Lanka
Azerbaijão	Kuwait	Sudão
Bahrain	República do Quirguizistão	Suriname
Bangladesh	Lao PDR	Tajiquistão
Barbados	Letônia	Tanzânia
Bielo-Rússia	Líbano	Tailândia
Benin	Lesoto	Timor-Leste
Bolívia	Libéria	Ir
Bósnia e Herzegovina	Líbia	Tonga
Botswana	Lituânia	Trinidad e Tobago
Brunei	Luxemburgo	Tunísia
Bulgária	Madagáscar	Peru

Burundi	Malásia	Uganda
Cabo verde	Maldivas	Ucrânia
Camboja	Mali	Emirados Árabes Unidos
Camarões	Malta	Uruguai
Chade	Mauritânia	Uzbequistão
Chile	Estados Federados da Micronésia	Vanuatu
China	Moldova	Venezuela, RB
Comores	Mongólia	Vietnã
Congo, Dem. Rep.	Montenegro	Iêmen, Rep.
Congo, Rep.	Marrocos	Zâmbia
Costa Rica	Moçambique	Zimbábue
Costa do Marfim	Myanmar	Ilhas Cook
Croácia	Namíbia	Irã, República Islâmica
Cuba	Nepal	Serra Leoa
Chipre	Nova Zelândia	Cingapura
República Checa	Seychelles	Grécia
Djibouti	Nigéria	Granada
Dominica	Niue	Guiné
República Dominicana	Macedônia do Norte	Guiana
Equador	Omã	Hungria
Egito, Rep. Árabe	Paquistão	Indonésia
El Salvador	Panamá	Ruanda
Guiné Equatorial	Papua Nova Guiné	Samoa
Estônia	Peru	Arábia Saudita
Etiópia	Filipinas	Senegal
Fiji	Polônia	Sérvia
Gabão	Portugal	Gana
Gâmbia	Catar	Federação Russa
Georgia	Romênia	Darussalam

Nedopil, Christoph (2021): “*Countries of the Belt and Road Initiative*”; Beijing, IIGF Green BRI Center, [www.green-bri.org](http://www.green-bri.org). Disponível em: <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1624906428699>

Os corredores que compõem a BRI são estrategicamente elaborados e todos de suma importância. O Paquistão, por exemplo, é porta de entrada para o sul da Ásia, e na parte ocidental, é porta de entrada para a região do Oriente Médio. O Porto de Gwadar, situado no Mar da Arábia, abre caminho para o lado ocidental do corredor econômico, e é também considerado um

“corredor de energia” (LI 2014). Assim como o CPEC - Corredor Econômico Bangladesh-China-Índia-Mianmar, tem papel crucial para logística e suprimento de commodities (BIENVENUTO 2018).

Para cada um dos corredores econômicos encontramos diversas oportunidades e obstáculos. Um dos mais recentes desafios diz respeito a Mianmar, que sofreu um Golpe de Estado. Por conta das sanções em cadeia dos países ocidentais, a China terá dificuldades de prosseguir com os projetos de infraestrutura na mesma rapidez que antes por conta do cenário internacional (LY 2021). Outro exemplo pode ser visto no CPEC: o corredor enfrenta problemas por conta de províncias politicamente instáveis no Paquistão, associadas a movimentos separatistas. A instabilidade política no Afeganistão, país vizinho ao Paquistão, também configura ameaça à segurança nacional chinesa (ZIMMERMAN 2015).

“Apesar dos diversos desafios, a BRI permite que a China assegure e melhore as rotas de abastecimento para suas importações de energia, mitigando os efeitos potenciais dos cortes de abastecimento do Oriente Médio, África ou Rússia. Ao construir uma nova Rota da Seda através dos estados da Ásia Central, a China também cria uma rota alternativa de transporte terrestre para suas mercadorias no mercado europeu” (BRUGIER, 2014, p.4).

A região da América Latina é também altamente estratégica dentro da BRI, mas como foi possível averiguar, países importantes como Brasil e Argentina não fazem parte da iniciativa. Ainda assim, a região continua sendo interesse chinês para novos parceiros da BRI, e uma das razões é o fato de que, assim como de acordo com a Agência Internacional de Energia (IEA), a demanda energética chinesa cresceu mais de 150% entre os anos de 2000 e 2014 (NUNES 2018). Em 2016, a China foi considerada maior consumidora de energia no mundo e a previsão é de que aumente mais ainda o consumo de energia (47%) do que a produção chinesa da mesma (38%) até 2035 (NUNES 2018). Assim, considerando os recursos naturais abundantes em países latino americanos, a região adquire papel de destaque e de interesse na BRI. Na Venezuela, por exemplo, a China planejou investir em projetos de estradas de ferro, mas também em geração de energia elétrica e habitação, contando com mais US\$ 56 bilhões para tal, valor próximo do investimento planejado para projetos de infraestrutura no Peru.

Na Colômbia, país que demonstrou interesse em participar da Belt and Road, e Brasil – não integrantes até então - investimentos chineses ainda



assim são massivos em infraestrutura e também em recursos naturais (NUNES 2018). No entanto, é importante pontuar que, atualmente, a relação entre países se altera devido à pandemia. Nesse contexto, a relação sino-brasileira se deteriorou, durante o atual Governo de Jair Messias Bolsonaro, e se configura dentro de uma forte crise diplomática. O deputado Eduardo Bolsonaro iniciou um conflito com representantes chineses, e a tensão é intensificada pela atuação do ex- ministro das Relações Exteriores Ernesto Araújo. O atual governo, em meio à pandemia, enfrenta dualidades para manter a boa relação com a China, e continuar recebendo apoio para a produção de vacinas, com a importação de insumos chineses (CARVALHO 2020).

A projeção internacional chinesa é construída por influência direta do Partido Comunista Chinês (PCC) em diferentes instituições ligadas à defesa, assim como ao Ministério do Comércio (MOFCOM), aos bancos públicos, empresas estatais, e ao Ministério das Relações Exteriores. Exerce influência sob atores que difundem o *Soft Power* chinês ao redor do mundo (HENDLER 2019). É possível notar que os investimentos relacionados à BRI são de natureza diversa, mas principalmente, em construção de infraestrutura. Para países receptores desses investimentos, o cenário pode representar mais possibilidades de acesso ao mercado externo, e de consolidação de cadeias produtivas regionais (SHERER 2015).

Os investimentos chineses criam condições para desenvolver melhores serviços, e possibilitam o crescimento econômico, de um modo geral. Nesse aspecto, “A BRI auxilia Pequim a equilibrar suas lacunas de desenvolvimento, garantir mercados de exportação e o fornecimento de matérias-primas, além de preservar a estabilidade no país e a paz na vizinhança” (SZCZUDLIK-TATAR, 2013, p.6). Desenvolver integração física com territórios fronteiriços da BRI viabiliza condições mais favoráveis à própria China, principalmente no que diz respeito à contenção de conflitos em regiões instáveis chinesas.

A província de Xinjian, maior unidade administrativa da China em termos geográficos, faz fronteira com oito países diferentes e culturalmente diversos, como Afeganistão, Rússia e Índia. A província possuía extrema importância durante a antiga rota da seda, por onde se abria o caminho em direção à Eurásia, como podemos ver no mapa a seguir:



FIGURA 2: ANCIENT SILK ROAD Mapa retirado do site: <https://www.beltandroad.news/2021/01/22/ancient-maritime-silk-road-history-showcased-at-fujian-museum/> Acesso em Janeiro de 2021.

Hoje, trata-se de uma das províncias mais importantes para a Nova Rota da Seda. No entanto, é considerada uma região que pode sofrer influência de guerras civis e conflitos advindos de países próximos politicamente instáveis, como Tajiquistão e Quirguistão, o que dificulta a segurança para o comércio local. Por essa razão, desenvolver e pacificar Xinjian são temas prioritários para Pequim e essencial às rotas terrestres que ali se encontram (SEIXAS 2017).

“Garantir a estabilidade em Xinjiang é, portanto, uma meta e um pré-requisito para as ambições da BRI. Ao estabelecer a província como uma porta de entrada para uma “Ponte de Terra da Eurásia” através da Ásia Central para a Europa, a China espera aliviar uma das maiores ameaças à sua segurança interna. Através da BRI a China pretende fazer bom uso das vantagens geográficas de Xinjiang e torná-la um centro importante de transporte, comércio, logística, cultura, ciência e educação” (ZIMMERMAN, 2015, p.13).

Ao construir infraestrutura em países distantes e próximos, a China conquista confiança e mais reconhecimento internacional, ao passo que abre caminho para novas possibilidades de troca. Afasta-se de um passado onde mantinha interação apenas com a Coreia do Norte e Mianmar, e fortalece seu projeto de ascensão (CINTRA E PINTO 2017). Esse movimento requer uma coordenação de políticas minuciosa para os corredores de transporte, do Pacífico ao Mar Báltico e da Ásia Central ao Oceano Índico, estruturando assim comunicação inteligente entre todas as regiões da Ásia, facilitando o comércio, desenvolvendo cooperação monetária, aumentando a competitividade e interação entre países (SZCZUDLIK-TATAR 2013). A partir

do processo de internacionalização das empresas chinesas, a ampliação de acordos comerciais acompanha o desenvolvimento e expansão da China, que almeja ofertar recursos estratégicos e garantir demanda para seus serviços e produtos (COSTA & CINTRA, 2017).

Assim, parte da estratégia de melhorar a integração econômica regional é dada a partir do acordo de livre comércio entre a Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), e auxilia para resolução de disputas que envolvem o Mar da China Meridional (LI 2014). O Mar do Sul da China, assim como o Mar da China Oriental, é local de conflitos e disputas históricas entre países próximos, por ser uma rica em depósitos de petróleo e gás natural. É imprescindível, portanto, que a China arquitete sua política externa para os mares dentro da política. Na busca para garantir segurança e estabilidade hegemônica regional, o projeto da BRI inclui as mais desenvolvidas zonas portuárias do mundo (DUARTE 2012).

Estruturada através de três “passagens econômicas azuis”, as rotas marítimas da BRI foram detalhadamente pensadas e apresentadas no plano de ação *Vision for maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, onde são tratadas questões referentes a “exploração dos recursos marinhos, indústrias marítimas, proteção ecológica e segurança marítima” (BIENVENUTO, 2018, p.7), destacando a importância dos oceanos para a globalização e desenvolvimento de economias regionais. Recursos técnico-científicos voltados para a cooperação marítima foram apresentados na 16ª cúpula ASEAN e China em Brunei (SZCZUDLIK-TATAR 2013). O controle sob a Rota da Seda Marítima ajuda a China a proteger suas rotas de abastecimento (CINTRA E PINTO 2017). Para alcançar a Europa, as rotas marítimas tem origem em Quanzhou (Fujian), e passam por portos chineses antes de atingir a África. Contemplam os “Oceanos Índico e Pacífico pelo Mar do Sul da China, o Mediterrâneo, Estreito de Malaca e Mar Vermelho. Seguindo de Kuala Lumpur para Calcutá, para então chegar à Nairóbi, acessando o Mediterrâneo para acessar à Grécia e seguir em direção à Itália” (BRUGIER, 2014, p.1-2). Para tornar a logística internacional mais eficaz diante do contexto da BRI, empresas chinesas estão presentes nos Portos Comerciais em diferentes países como Mianmar, Quênia e Tânzania (BIENVENUTTO 2018).

No que diz respeito à estruturação da parte financeira da política BRI, Xi Jinping sugeriu, ainda em 2013, a criação de um novo banco de desenvolvimento para Ásia: o Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). O

banco foi então inaugurado em 2014, com sede em Pequim, com 57 países-membros, e capital inicial de U\$ 100 bilhões, “dos quais U\$ 29,8 bilhões foram subscritos pela China, U\$ 8,4 bilhões pela Índia, U\$ 6,5 bilhões pela Rússia” (MINISTERIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, 2015, n.p.). Somado ao AIIB, há o lançamento do New Development Bank (NDB) em 2015, com sede em Xangai e com o primeiro escritório regional na África do Sul (SHERER 2015). O NDB é direcionado para oferecer crédito para projetos de infraestrutura em países em desenvolvimento e, portanto, como suporte aos BRICS. Entre os anos de 2016 e 2018, “US\$ 8,1 bilhões foram aprovados em 30 projetos incluindo financiamentos em transporte – para construção de infraestrutura social e urbana; energia – com 26% direcionado à energia limpa e oferta eficiente para uso da água, com aportes de US\$ 5,3 bilhões de seus sócios fundadores” (IPEA, 2019, n.p.). Cria-se também o Silk Road Fund - Fundo para a Rota da Seda em tradução livre - com capital inicial de US\$ 40 bilhões (SEIXAS 2017). Instituições multilaterais de crédito são igualmente instituídas e funcionam de maneira a ampliar o poder financeiro chinês, que estabelece assim suas próprias prioridades para a concessão de investimentos, e promove políticas de desenvolvimento nacional, regional e multilateral.

A China lidera a emergência de uma nova estrutura econômica com iniciativas capazes de desafiar instituições tradicionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI) (NUNES 2018). A China também se propõe a tomar medidas para “melhorar a coordenação monetária local e do câmbio no comércio e investimento entre os países ao longo da rota, aprofundando a cooperação financeira multilateral e bilateral” (BIENVENUTO, 2018, p.7). O desenvolvimento chinês está pautado na exportação de investimentos, tendo como principal elemento a internacionalização das empresas de infraestrutura e do setor industrial para ampliar a presença financeira chinesa no mercado mundial, também estruturando a ampliação do uso da sua moeda em âmbito internacional (SHERER 2015).

Ao internacionalizar de maneira controlada o *renminbi*, a China se comporta como potência comercial influente, assinando acordos com um número muito alto de países. Esse movimento acompanha uma flexibilização do mercado de câmbio doméstico chinês. “Quanto mais empresas conseguirem liquidar suas importações e exportações, e seus investimentos no exterior (sobretudo na Ásia) em renminbi, menos o Banco Central da China necessitará efetuar depósitos no sistema financeiro americano”

(CINTRA & PINTO, 2017, p.393). Assim, a política externa da China influencia, e é influenciada pelo restante da economia mundial.

O programa governamental *Going Global*, estabelecido pelo 16º congresso do Partido Comunista Chinês em 1999, já buscava o aumento do investimento direto chinês no exterior, com incentivo à saída de empresas estatais e corporações para outros territórios econômicos (CINTRA E PINTO 2017). Acredita-se que o “pontapé” inicial para a formulação da BRI - tenha sido fatores internos. Esses fatores incluem o desenvolvimento regional desigual na China, seu excesso de capacidade industrial e a ascensão do capital financeiro chinês. Até o final de 2012, a taxa de utilização da capacidade de aço, cimento, alumínio eletrolítico, as indústrias de vidro e construção naval estavam abaixo de 75%, causando sérios problemas, como lucros decrescentes e desemprego em massa (HU 2015). Em 2013, o Conselho de Estado alertou o governo para o problema significativo do excesso de oferta industrial na China. A expansão para o mercado externo foi vista como uma solução. A BRI foi criada no mesmo ano e, em julho de 2015, o Conselho de Estado divulgou a “Diretriz para Impulsionar a Cooperação Internacional em capacidade de produção e fabricação de equipamentos”, listando a indústria de telecomunicações como um dos 13 principais setores que precisam crescer em “cooperação industrial” (HU 2015).

Logo, a China precisa sustentar a demanda pela produção doméstica excedente em diversos setores, tais como máquinas e equipamentos de construção, siderurgia, cimento, alumínio e energia solar (SHERER 2015). Além disso, tem a necessidade de garantir seu acesso a fontes de recursos naturais, e aumentar a competitividade das empresas nacionais. A China almeja aumentar sua importância na Ásia através dessa política de investimentos, megaprojetos de infraestrutura, e reconhecimento da comunidade internacional (CINTRA E PINTO 2017).

“Aqueles que financiam e controlam o funcionamento de infraestruturas, estabelecem-se no topo de uma complexa hierarquia político-social e operam no sentido de ampliar o escopo de sua projeção de poder. O controle dos fluxos de investimentos, mercadorias, energia e até mesmo de pessoas é um poderoso instrumento para o exercício do poder. Nesse âmbito de grande prevalência da economia chinesa no mundo, é importante salientar que recursos econômicos podem produzir tanto comportamentos de *soft power* quanto de *hard power*. Até mesmo as mais estreitas das definições acerca do poder abrem espaço para o papel da economia, do comércio e do desenvolvimento como fonte de poder nacional e como um componente básico da segurança nacional. A segurança

econômica inclui a promoção do crescimento, o acesso a mercados globais e o suprimento garantido de recursos naturais. Um modelo econômico bem-sucedido não apenas produz os recursos militares latentes para o exercício do *hard power*, mas também pode atrair outros para imitar seu exemplo” (SEIXAS, 2017, p.23).

Liderar por exemplo é algo possível, mas nada simples, principalmente para a China. Um dos pontos importantes que precisará desenvolver cada vez mais é a responsabilidade ecológica e envolvimento de Pequim em práticas socioambientais adequadas ao desenvolver a Belt and Road. Nos tópicos a seguir, será possível pontuar as adaptações mais importantes da iniciativa: A Rota da Seda Ecológica, a Rota da Seda para a Saúde e a Rota da Seda Digital.

### **3.1 GREEN BELT AND ROAD**

Questões ambientais ganham proeminência crescente na agenda internacional. Os efeitos das atividades humanas sobre o meio ambiente podem ser sentidos à distância, e demandam, com urgência, soluções para a mitigação ou prevenção de efeitos nocivos à natureza, causados pela sociedade civil, instituições e governos. Essas soluções envolvem as esferas econômica, política, tecnológica e comportamental, que estão diretamente ligados às assimetrias de poder do sistema internacional.

“Dentre os novos riscos emergentes a partir da radicalização da modernização, o risco ecológico figura-se entre um dos principais, e ameaça a humanidade como um todo (Beck, 2010; Giddens, 2010). Responder a esse risco é tarefa árdua e demanda uma articulação entre as diversas escalas e níveis – do indivíduo à coletividade, do local ao global (...). Como a problemática ambiental é eminentemente global (...), logo as políticas nacionais da China interferem diretamente no panorama ambiental internacional” (BARBIERE & FERREIRA, 2019, n.p.).

No Brasil, embora muito se fale sobre a BRI e sua crescente influência político-econômica no sistema internacional, pouco se fala sobre seu compromisso com um desenvolvimento sustentável dentro de sua política externa da Nova Rota da Seda, ao assumir, cada vez mais, papel definitivo nas relações com diferentes países. “Hoje, os países da BRI representam coletivamente pelo menos dois terços da população e um terço do PIB mundial” (CLIMAINFO, n.p.). Sendo assim, os projetos orientados pela China na Belt and Road, ocupando tamanha parcela do território global, assumem papel imprescindível no enfrentamento de problemas ambientais.

O cumprimento da proposta BRI enquanto ecológica é um desafio extremamente significativo, muito pela alta quantidade de projetos de infraestrutura que, na maioria dos casos, “são orientados ao carvão ou a algum tipo de investimento em combustíveis fósseis” (CAREY e LADISLAW, 2019, n.p.). Além dos impactos biofísicos imediatos, “se os investimentos aprisionarem os países em uma infraestrutura degradante ao meio ambiente, com recursos insustentáveis de extração, isso criará consequências ambientais negativas duradouras” (UN ENVIRONMENT PROGRAMME, n.p.).

“Anthony Giddens nos traz a percepção de que a dimensão mais grave da crise ambiental é a mudança climática. ‘É grave porque aumenta significativamente a desertificação, a crise de recursos hídricos e a crise de biodiversidade [...], destrói muita infraestrutura existente, traz grandes prejuízos às atividades econômicas e afeta com severidade as populações pobres do planeta’ (Giddens, 2010, p. 10). O aumento da temperatura na superfície terrestre causa aumento de tufões e secas, extinção de espécies, elevação da temperatura dos oceanos, derretimento das camadas polares e, conseqüente, elevação dos oceanos – o que causa o desaparecimento de ilhas; seus habitantes se tornam refugiados ambientais, pessoas obrigadas a deixar o local de habitação em virtude das alterações ambientais” (BECK, 2010; GIDDENS, 2010 apud BARBIERE & FERREIRA, 2019 n.p.)

Compreender o megaprojeto Belt and Road Initiative em sua totalidade, principalmente em relação às questões ambientais, é indispensável. É preciso questionar se os investimentos BRI contribuirão ou prejudicarão os esforços globais para combater os efeitos de mudanças climáticas. O desenvolvimento sustentável dentro do Sistema Capitalista é por si só uma tarefa por muitos considerada impossível. Ainda assim, a China sugere uma nova rota, intitulada Green Belt and Road, para contemplar ações viáveis para evitar o esgotamento de recursos naturais, e manter um senso de segurança alimentar mínimo. Como levantado pelo estudo do Instituto Ambiental de Estocolmo (SEI):

“Se os investimentos da BRI são “verdes” e de baixo carbono, eles podem ser um forte motor para a promoção e liderança de um caminho para o desenvolvimento de infraestrutura ambientalmente sustentável e resiliente, o que é essencial para alcançar as metas de desenvolvimento sustentável global (ODS) e, especialmente, para enfrentar a mudança climática. Se forem “marrons” e intensivos em carbono, isso pode resultar em uma significativa retenção de carbono, exacerbando a ameaça da mudança climática” (HONG & JHONSON, 2018, p.1).

Por esse motivo, projetos de infraestrutura que afetarão um mundo já em colapso ambiental não devem ser bem-vindos e sim, problematizados. Ainda mais pelo fato de que, com as políticas e salvaguardas adequadas, a BRI tem um potencial significativo para auxílio ao cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS) para 2030 (UN ENVIRONMENT PROGRAMME). Os setores de indústria, inovação e infraestrutura, acesso à água limpa e saneamento básico, acessibilidade à energia renovável, são alguns dos pontos que envolvem as metas ODS. A BRI possui, portanto, a oportunidade de influenciar outros países a fazer o necessário, e de promover consenso de prioridade para as questões ambientais. Infelizmente, há ainda uma incerteza considerável sobre como a infraestrutura da BRI afetará as mudanças climáticas, a sociedade, e o meio ambiente de maneira geral. Os países destinatários precisam desenvolver uma “política coordenada que concilie prosperidade econômica, igualdade social e proteção ambiental com as ações necessárias para enfrentá-la” (HONG & JHONSON, 2018, p.3).

Designada inicialmente para contemplar um modelo que remetesse à antiga Rota da Seda chinesa, a Belt and Road se diferencia pela capacidade de adaptação a diferentes cenários e, claramente, pela extensão e objetivos. É nesse contexto de preocupações ambientais que a China apresenta a Green Belt and Road. Em maio de 2017, o então o Guia Oficial de Políticas Verdes foi lançado para promover a transformação da BRI em uma iniciativa mais ecológica. Assim como o Plano para a Cooperação Ecológica e Ambiental; e o Plano de Ação para o Desenvolvimento de Energia (WWF). No guia de políticas, é incentivado que parcerias com organizações não governamentais sobre o meio ambiente sejam firmadas e divulgadas; que países parceiros BRI melhorem sua capacidade de prevenção de riscos ambientais, formulando suas próprias políticas; e que haja um padrão para a proteção ambiental no âmbito de construção de infraestrutura (WWF).

O plano de Cooperação Ecológica apresenta de forma detalhada os objetivos e ações a serem tomadas pelo governo chinês. Uma delas é, por exemplo, criar uma plataforma de dados que reúna informações de maneira transparente a fim de garantir que a BRI cumpra suas metas “verdes” (WWF). Podemos interpretar essas ações como uma resposta às crescentes críticas à BRI, justamente por falta de transparência diante da enorme quantidade de projetos. Além disso, o documento denota que empresas assumam papel



principal na governança ecológica, elaborando uma lista de práticas a serem seguidas, assim como os esforços necessários para assegurar o compartilhamento de códigos de conduta que possam ser seguidos nas relações comerciais de modo geral.

O documento orienta publicação de relatórios e planos para aplicar leis e regulações voltadas para a proteção do meio ambiente (WWF). O Plano de Ação para o Desenvolvimento de Energia, por sua vez, é mais geral, e reitera o compromisso da BRI em desenvolver energia limpa e "harmoniosa" em termos de impactos sociais, novamente trazendo a ideia de benefício mútuo para as partes envolvidas. O plano enfatiza a importância da energia limpa, mas não alega que a BRI apoiará exclusivamente investimentos que englobem energia limpa, e não impõe regras a projetos que sejam responsáveis pela emissão de gases poluentes, como os que incluem queima de carvão (WWF).

### **3.1.1 BELT AND ROAD GREEN DEVELOPMENT COALITION**

A Coalização Internacional para o Desenvolvimento Verde da BRI - BRI International Green Development Coalition ou BRIGC - é uma das iniciativas lideradas pela China que fazem parte do plano de ação para construir o que podemos chamar de Belt and Road Ecológica. De acordo com a plataforma oficial da BRI GREEN DEVELOPMENT COALITION (BRIGC), trata-se de uma coalizão composta por diferentes atores da sociedade. De acordo com a plataforma oficial Green Belt and Road Initiative Center, participam da BRIGC: Ministérios para o meio ambiente de diversos países como Angola, Cuba e Finlândia; Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente; Comissão Econômica das Nações Unidas para a Europa; Fundo Verde para o Clima; União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN); mais de 85 organizações não governamentais e Institutos de pesquisa de diversos países como Estados Unidos, Inglaterra, Suíça, Nova Zelândia e Cazaquistão. Empresas do setor público e privado também participam da iniciativa. Em sua maioria são empresas Chinesas, como a Corporação Nacional de Petróleo da China e a Corporação Nuclear Nacional da China para a Proteção Ambiental. No entanto, no grupo de 32 empresas que fazem parte da BRIGC também se encontram as provenientes de países como Noruega, França e Reino Unido (GREEN BRI CENTER).

O objetivo da BRIGC é compreender melhor a respeito de práticas

sustentáveis, somando esforços para que essas sejam aplicadas em diferentes esferas e projetos que compõe a BRI. A coalização foi anunciada pelo Ministério da Ecologia e Meio Ambiente da China em 2017, com a participação de parceiros internacionais relevantes, como o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (UNEP). A BRIGC tem o intuito de tornar viável que a BRI atinja os Objetivos para Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) (GREEN BRI CENTER). Também é voltada para funcionar como uma plataforma de diálogo e consenso onde conceitos e práticas poderão ser compartilhados, assim como a promoção de oportunidades “verdes” entre acionistas na BRI.

Há também um claro incentivo à pesquisa voltada para temas como conservação ecológica, proteção ambiental, e controle e prevenção da poluição, a fim de construir uma base sólida para recomendações aos atores envolvidos em diferentes contextos (GREEN BRI CENTER). A iniciativa busca facilitar a cooperação internacional em tecnologia verde para expandir a capacidade de países no estabelecimento de novos padrões em relações comerciais e financeiras, a partir da parceria entre Governos, Agências de Desenvolvimento, *think tanks*, setores privados, organizações internacionais e sociedade civil. A coalização é, portanto, mais uma das respostas da China às crescentes críticas relacionadas aos impactos ambientais hoje existentes em projetos e investimentos BRI.

Estabelecer políticas e orientação ampla para a expansão da BRI é fundamental, mas esses documentos ainda não se traduziram em práticas completamente reais. O primeiro Fórum para a BRI em 2017 foi onde a China apresentou sua preocupação com assuntos “verdes” na BRI. O segundo Fórum, em 2019, incutiu na pauta os riscos ambientais e ecológicos presentes na BRI e opções de medidas para combatê-los pela primeira vez (IISD 2019).

### **3.2 HEALTH SILK ROAD**

O que entendemos hoje pela Health Silk Road (HSR), ou Rota da Seda para Saúde, inclui reuniões bilaterais e multilaterais de políticas de saúde, capacitação de profissionais, e desenvolvimento de mecanismos para prevenir e controlar doenças (CHOW-BING 2020). Trata-se de um plano igualmente flexível e adaptável às circunstâncias. Os documentos que aqui serão apresentados indicam quais são as áreas de cooperação que a

China gostaria de empreender. Os objetivos descritos dependem de acordos firmados, e consultas aos países que fazem parte da iniciativa. Para compreender em essência a HSR, é importante considerar um documento anterior ao ano de seu lançamento, pois foi utilizado como base para construção da política que hoje é considerada oficial. A BRI contempla cinco áreas-foco de cooperação: “Coordenação de políticas, Conexão de Infraestrutura, Facilitação do Comércio, Integração Financeira e Vínculo entre Pessoas” (JIAHAN, 2020, p.24-25). A HSR faz parte da concentração “Vínculo entre Pessoas” e é administrada pela *China National Health and Population Commission* – Comissão Nacional para Saúde da China, em tradução livre – cuja função dentro da BRI é buscar cooperação internacional na área da saúde (JIAHAN 2020). A primeira vez em que o termo “Rota da Seda para Saúde” foi proferido por Xi Jinping internacionalmente, aconteceu em 2016, em discurso no Uzbequistão. Entretanto, a BRI já incutia a cooperação em saúde no Plano de Ação desenvolvido em março de 2015:

“(...) Fortalecer a troca de informações sobre epidemias; o intercâmbio de tecnologias de prevenção e tratamento, e treinamento de profissionais médicos. [A China] fornecerá assistência médica e ajuda médica de emergência, e realizará práticas de cooperação em saúde na área materno-infantil, reabilitação de deficiências e principais doenças infecciosas como Malária e AIDS” (NDRC, 2015, n.p.).

Em outubro de 2015, a Comissão Nacional de Saúde da China divulgou o plano intitulado *A Three Year Implementation Plan for Advancing BRI Health Cooperation*. Esse documento é especialmente importante por contemplar os pontos que depois seriam adicionados à estrutura oficial da HSR. Nele, enfatiza-se a importância de cooperação em saúde para a Nova Rota da Seda, e traça-se um caminho para os anos posteriores. De acordo com o plano, a China consolidaria acordos já existentes, criando consenso entre os países parceiros da BRI; garantiria uma política interna de saúde forte, capaz de oferecer suporte adequado a outros países. Além disso, inauguraria novos projetos de cooperação sanitária, e no longo prazo aumentaria sua influência em mecanismos de governança global (WANG 2019). O documento, ainda em 2015, propunha que a China fornecesse ajuda médica institucionalizada aos países parceiros: com o envio de equipes de profissionais da saúde; através da construção de infraestrutura médica básica; e pela doação de produtos farmacêuticos e outros equipamentos, além de investimentos de empresas chinesas em setores de

saúde de diferentes países (JIAHAN 2020).

O Plano estabeleceu ainda, a necessidade de acordos bilaterais e multilaterais voltados para a área da saúde. Tratou também da necessidade de mecanismos de controle para doenças infecciosas e compartilhamento de informações entre os diferentes integrantes da BRI, para manter o controle de casos de possíveis doenças. Estipulou-se que a China lançasse programas educacionais e de treinamento de curto, médio e longo prazo aos profissionais de saúde, assim como a inclusão de parcerias entre hospitais e Institutos de Pesquisa, e da construção cooperativa entre países, para crises sanitárias e emergências médicas (CHOW-BING 2020). O documento também considerou essencial que a Medicina Tradicional fosse desenvolvida, e que o intercâmbio de aprendizado, a partir de diferentes experiências de sistemas nacionais de saúde, junto de suas leis e regulamentos, fosse compartilhado (CHOW-BING 2020).

Em 2016, o Conselho de Estado da China emitiu um novo plano: Programa China Saudável 2030. O objetivo era elevar os padrões do setor da saúde internamente. Em Janeiro de 2017, foi assinado um Memorando de Entendimento (MOU) entre a China e a OMS para aumentar a cooperação em saúde na BRI. Em Agosto do mesmo ano aconteceu o evento intitulado *Belt and Road High Level Meeting for Health Cooperation: Towards a Health Silk Road* – em tradução livre: Fórum Belt and Road para Cooperação em Saúde: Em direção à Rota da Seda para Saúde (BEG 2020). Esse pode ser considerado um dos mais importantes, momentos da HSR, se não o mais importante. Contou com a presença do Diretor-Geral da OMS Tedros Adhanom Ghebreyesus, com ministros e vice-ministros da Saúde de mais de 20 países diferentes, institutos de pesquisa, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), Aliança Global para Vacinas e Imunização (GAVI), ONGs, empresas privadas, *think tanks*, e organizações como o Programa Conjunto das Nações Unidas sobre HIV (UNAIDS) (BEG 2020). Assim como posto por Michael Sidibé, responsável por melhorias significativas na resposta global ao HIV enquanto diretor executivo do UNAIDS entre 2009 e 2019, em discurso de abertura ao evento:

“Os principais desafios para a saúde permanecem. Mais de 70% da população mundial não obtém cuidados médicos adequados, pois não podem pagá-los. Globalmente, 2 bilhões de pessoas permanecem fora do alcance dos serviços de saúde modernos [...]. Permitam-me concluir dizendo que a UNAIDS está

O resultado do evento foi a então assinatura de um comunicado oficial pela China, OMS, UNAIDS, e mais 30 países (RPC 2017), para criar uma rede de cooperação de saúde pública e uma Aliança para o Desenvolvimento Sustentável da Saúde. O documento oficial é dividido em 17 pontos: Histórico, Objetivos, Princípios e Medidas para Cooperação (RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION 2017).

Reitera-se que o desenvolvimento dos sistemas nacionais de saúde dos países ao longo da BRI contribuirá para o desenvolvimento econômico; promove-se o consenso em relação a necessidade de controle de doenças causadas pela globalização, urbanização e envelhecimento da população; menciona-se a importância de não ignorar as doenças infecciosas, “principalmente as reincidentes nas mesmas regiões” (RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION, 2017, n.p.). Além disso, atribui-se foco no desenvolvimento de políticas sanitárias para melhorar a saúde materna e infantil, com a China responsável por implementar projetos de saúde nas áreas de Pediatria, Obstetrícia e Ginecologia em diferentes sistemas nacionais. O acordo tem por objetivo “estimular a cooperação Norte-Sul, Sul-Sul e tripartite” (RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION, 2017, Cooperation Objectives, n.p.), assim como alcançar as metas relacionadas à saúde da Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável. Tratou-se também do estabelecimento de cooperação em pesquisa com a *BRI Health Policy Research Network*, a fim de fortalecer o desenvolvimento de tecnologia e cooperação industrial para suprir as necessidades em vários níveis da saúde. Reforça-se a necessidade da organização de cursos e seminários de treinamento técnico e profissional de pessoal, e também o intercâmbio de “políticas, conhecimento, tecnologia, pesquisa e desenvolvimento, e de pessoas, de acordo com as leis e regulamentos tradicionais dos diferentes países parceiros”. A iniciativa também conta com o desenvolvimento de “comércio de serviços de saúde e cooperação hospitalar apropriada” (RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION, 2017, Cooperation Measures (5), n.p.). No acordo, a China se compromete a apoiar a UNAIDS, diminuir o estigma e epidemia de AIDS no mundo, assim como a contribuir com US\$1 milhão anualmente para o programa (UNAIDS 2017).

Desde então, Pequim tem organizado e patrocinado diversos fóruns regionais com temas de saúde como: “*The Silk Road Health Forum, China-ASEAN Health Forum, China-central and Eastern European Countries Health Ministers Forum e The China-Arab States Health Forum*” (JIAHAN, 2020, p.23). Programas corporativos no controle e prevenção de doenças foram lançados em países da Ásia Central e Mekong. Além disso, foi fundado o Fórum China-ASEAN sobre Cooperação em Gestão de Hospitais além da Associação de Universidades Médicas Sino-Russas (BING 2020). Ao observar, portanto, os dois documentos, *A Three Year Implementation Plan for Advancing BRI Health Cooperation* de 2015, e o projeto oficial HSK lançado em 2017, nota-se que o projeto existente anteriormente é absorvido pela HSR, onde a diferença entre eles é uma ênfase adicional em projetos de saúde materna, infantil e reprodutiva, além do apoio explícito para a cooperação entre a BRI e Organizações Internacionais na última versão da Rota da Seda para a Saúde apresentada em 2017. A China parece já agir de acordo com alguns pesquisadores.

“(...) para que a China consiga de fato construir uma estratégia global para área da saúde, é preciso aprimorar seu sistema de saúde doméstico e manter relações multilaterais com países ao longo da BRI e Organizações Internacionais” (JIAHAN, 2020, p.20)

### 3.3 DIGITAL SILK ROAD

De acordo com a revisão de literatura presente no artigo *Challenge and Perspective for Digital Silk Road* de Bora Ly (BORA LY), a Rota da Seda Digital (DSR) ainda é subestimada em termos de importância por muitos. Oficialmente criada em 2017, traz oportunidades para a implementação de infraestrutura de telecomunicações em diferentes países através da BRI (CHAN, 2019). Podemos vincular a criação oficial do braço digital da BRI a uma série de políticas e projetos anteriores a 2013, onde foi sua criação oficial. Podemos dizer hoje, que o projeto DSR é composto por quatro componentes principais inter-relacionados:

“1) investimento em infraestrutura digital no exterior; 2) foco doméstico para o desenvolvimento de tecnologias avançadas; 3) promoção do comércio eletrônico por meio de zonas de livre comércio digital; 4) estabelecer o ambiente digital chinês como um modelo por meio da diplomacia e da governança multilateral” (CFR, 2019, n.p.).

Os portos, por exemplo, são um dos alvos principais da Rota da Seda Digital, e evoluem ao passo que aprimoram o desenvolvimento tecnológico nas operações logísticas. A China visa conectar os portos à cadeia de abastecimento global através do uso da tecnologia, fazendo uso de uma gestão inteligente de “infraestruturas, tráfegos e fluxos de carga. A tecnologia da Internet das Coisas (IoT) e o Big Data tomam o seu lugar na dianteira das tendências tecnológicas que irão fazer nascer uma nova geração de ecossistemas portuários” (WHEELER, 2020, n.p.). As lacunas postas pela exclusão digital são justamente o espaço que a Rota da Seda Digital busca preencher.

Em Março de 2015, o Ministério das Relações Exteriores e Ministério do Comércio, junto com a Comissão Nacional para desenvolvimento e reforma da China publicaram um documento estabelecendo as primeiras diretrizes de uma possível Rota da Seda Digital. Chamado de “Rota da Seda da Informação” à época, considerava o uso de cabos de fibra ótica, cabos transcontinentais submarinos, e expansão e melhoria do setor de telecomunicações da BRI (COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS 2020). Em 2016, o Conselho de Estado Chinês publicou o 13º plano Quinquenal para a Informatização Nacional, o qual falava em uma “*BRI online*”, com projetos relacionados à conectividade e tecnologia avançada, principalmente em parceria com países da ASEAN.

“Apesar da dificuldade em numerar a quantidade exata de países participantes da Digital Silk Road, acredita-se que 138 países façam parte de acordos ou projetos relacionados à Rota da Seda Digital da BRI. Alguns países precisam urgentemente de melhor infraestrutura. Na África, por exemplo, a China já fornece financiamento para tecnologia da informação e comunicação massivamente. Oriente Médio, e partes da Europa Oriental, América Latina e Sudeste Asiático precisam desesperadamente de tecnologia barata e de alta qualidade para expandir as redes de telefonia sem fio e a cobertura de internet banda larga” (COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS, 2020, n.p.).

Em 2017, Xi Jinping articulou o braço digital da BRI oficial: *Digital Silk Road of the 21st century*. Economia digital, Inteligência Artificial, nanotecnologia, *Big data*, computação quântica, e cidades inteligentes: essas foram algumas das palavras-chave associadas à DSR. No final de 2017, a

China lançou iniciativas Aliança Estratégica para a Economia Digital da BRI, com parceiros como o Banco de Desenvolvimento da China, e a Iniciativa de Colaboração em Economia Digital da BRI durante a quarta Conferência Mundial de Internet da China (TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020). Foi a primeira vez que Pequim usou a conferência para integrar e promover conceitos mais abrangentes da então “nova” política. O objetivo era de tornar a DSR mais tangível. Países como Turquia, Arábia e Egito concordaram em cooperar com a China para promover tecnologia digital e desenvolver capacidade para o *e-commerce* (TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020).

Em 2018, O Fórum para Cooperação China-África resultou em um comunicado conjunto com países africanos, a fim de aumentar a cooperação em computação em nuvem, megadados, cabos submarinos e *data centers*. Em abril de 2019, o Segundo Fórum BRI incorporou pela primeira vez uma sessão separada para a Rota da Seda Digital, com a participação de mais de 30 países como França e Cuba (TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020). Sendo assim, é possível compreender que a DSR vem sendo melhorada nos últimos anos, e podemos dizer que a mesma é constituída a partir de acordos com diferentes países e organizações. Além disso, há também participação expressiva de grandes empresas chinesas do setor de tecnologia.

Percebe-se, portanto, que a DSR não possui uma estratégia única, imutável ou milimetricamente definida. A China faz questão de atribuir muitos de seus acordos que envolvem tecnologia ao selo BRI, além de contar ativamente com a participação das empresas “campeãs globais”, como a HUAWEI para aumentar sua influência globalmente (EDER, ARCESATI & MARDELL 2019). A China vem desenvolvendo estratégias em diversas áreas cruciais, como a de “instalação de cabos de fibra ótica e equipamentos de rede, incluindo a 5G, grande rede de comércio eletrônico e pagamento móvel, e conta também com o apoio de empresas como Alibaba, Tencent e Baidu” (EDER, ARCESATI & MARDELL, 2019, n.p.) para fortalecer o projeto da Rota da Seda Digital. As empresas, ao se conectarem com a DSR, conseguem se tornar líderes globais em seus segmentos, fechando contratos, e projetando suas atividades em territórios economicos ao longo da Belt and Road.

Hoje, podemos dizer que a Rota da Seda Digital é constituída por aplicativos cada vez melhores, serviços de computação em nuvem mais avançados, instalação de infraestrutura tecnológica, e diversos acordos internacionais que envolvem tecnologia. A Internet Industrial, que possibilita maior eficácia na utilização de máquinas inteligentes, e no gerenciamento de



megadados, ou *Big Data*, possibilita novas formas de resolução de problemas graças à capacidade de fornecer informações a partir de um alto volume de dados. Além disso, a Rota Digital conta ainda com outro componente: Digital Belt and Road Program (DBAR).

“O programa DBAR monitorará diferentes tipos de ecossistemas e sua evolução, incluindo pastagens, florestas, geleiras, áreas urbanas, terras agrícolas e regiões costeiras. As informações ambientais e socioeconômicas serão compartilhadas por meio de uma plataforma para *Big Earth Data*. Esse portal de acesso aberto permitirá que pesquisadores, legisladores e o público acompanhem as mudanças, o desenvolvimento e tendências. O programa investigará índices e indicadores para contribuir com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU para 2030” (HUANDONG, 2018, n.p.).

Podemos perceber que a DSR adquire papel de maior elasticidade, servindo para auxiliar a Rota da Seda Ecológica e também a Rota da Seda para a Saúde. De acordo com o *website* destinado ao projeto, o DBAR foi criado em 2016 e tem por objetivo principal fomentar a cooperação internacional para tomadas de decisão em relação a desafios socioambientais (DBAR). A partir da alta tecnologia, países parceiros poderão aprimorar suas capacidades de Observação da Terra. O programa foi concebido justamente para lidar com desafios da BRI, determinando os locais mais impactados por construções, a fim de formular ações mitigatórias apropriadas, e identificando problemas que impedem a iniciativa de crescer (DBAR). O programa é fortemente conectado ao cumprimento dos ODS, uma de suas missões mais desafiadoras. Para esse fim, o DBAR conta com um Comitê Científico, um Comitê de Engajamento, um Secretariado e possui ainda 9 grupos de trabalhos: “DBAR-DATA, DBAR-AGRI, DBAR-COAST, DBAR-ENVI, DBAR-HERITAGE, DBAR-DISASTER, DBAR-WATER, DBAR-HIMAC, DBAR-URBAN” (DBAR, n.p.).

Para alguns países, principalmente os que ainda sofrem com infraestrutura precária, a qualidade da informação gerada nacionalmente é muito baixa e causa problemas sérios. Por exemplo, diversos países que fazem parte da BRI possuem economias rurais, fortemente vinculadas ao setor de agricultura, e enfrentam grandes problemas por “não possuírem capacidade de gerenciar safras e atualizar dados sobre abastecimento, os quais poderiam trazer segurança alimentar” (HUANDONG, 2018, n.p.). Esse é apenas um dos fatores que leva a China a desenvolver uma esfera tecnológica de alta capacidade na BRI. A coleta e compartilhamento de

informações podem gerar políticas extremamente úteis e eficazes para diferentes governos e projetos.

“Muitos países não têm recursos para treinar especialistas em técnicas de Observação da Terra ou instalar estações terrestres para monitorar os nutrientes do solo ou a qualidade do ar. Por exemplo, Quirguistão, Tajiquistão, Turcomenistão e Uzbequistão não têm satélites de Observação da Terra ou instalações para processamento de dados em massa. Os dados locais raramente são compartilhados e muitas vezes ficam trancados em arquivos governamentais ou universitários” (HUANDONG, 2018, n.p.).

O DBAR foi formado inicialmente por cientistas chineses em cooperação com especialistas de 19 países e 7 organizações internacionais e possui diferentes comitês (HUANDONG 2018). O Comitê Científico é responsável por monitorar a qualidade dos projetos, o qual poderá eventualmente estabelecer subcomitês ou novos comitês para tarefas específicas, como “contato com doadores, instituições de financiamento e setor privado, e interface entre grupos de trabalhos” (DBAR, n.p.). O Comitê de Engajamento possuirá representantes dos países BRI, e será responsável por “garantir que o Programa DBAR *Science* atinja seus objetivos de promoção de engajamento ativo e bidirecional das partes interessadas, capacitação e transferência de tecnologia apropriada” (DBAR, n.p.). O Secretariado, por sua vez, é responsável pela “comunicação entre cientistas, organizações, países, formulação de eventos, conferências e reuniões, configuração e atualização do site, produção de Boletins informativos” (DBAR, n.p.), relatórios operacionais e financeiros, assim como informar a respeito de propostas abertas de agências de financiamento nacionais e internacionais (DBAR). Até o momento, o Plano Estratégico e Filiação do programa estão indisponíveis, e relatados no *site* como “em construção”. O plano conecta quatro níveis principais de ação, e desenvolve estratégias em diferentes países:

“Projetar e desenvolver uma infraestrutura de Tecnologia de Comunicação da Informação para apoiar a descoberta, acesso, processamento e análise remotos de dados de Observação da Terra em um ambiente virtual (nuvem); Aprimorar pesquisas para Ciência do Sistema Terrestre baseada principalmente em dados de Observação da Terra; interagir com cientistas e profissionais interessados; disseminar resultados relevantes para os ODS; Ajudará também a reduzir as diferenças técnicas entre as nações mais ricas e mais pobres e estabelecer programas conjuntos, laboratórios e centros internacionais de excelência para reunir especialistas dos países participantes (...). Oito centros de excelência foram criados: no Paquistão, Tailândia, Finlândia, Itália, Rússia, Marrocos, Zâmbia e Estados Unidos” (HUANDONG, 2018, n.p.).

A construção da DSR está diretamente conectada a construção de infraestrutura digital em diferentes países. A iniciativa auxilia na expansão de plataformas transnacionais de comércio eletrônico, e promoção de exportação, incluindo novos serviços financeiros, melhorias em setores de logística e transporte; possibilita uma estrutura de agricultura moderna; oferece possibilidade para formas mais limpas de gerar energia; e contribui para o desenvolvimento de serviços considerados “inteligentes”. Assim, a China se torna mais influente no desenvolvimento global de alta tecnologia, acompanhando uma tendência futura através da exportação de seu próprio padrão tecnológico. As rotas que compõe a BRI vem evoluindo e expandindo desde 2017 e se deparam com obstáculos apesar das oportunidades. Nesse sentido, o capítulo a seguir busca contemplar os principais desafios para as rotas. De maneira geral, será necessário contemplar um breve panorama dos principais efeitos causados pela recessão advinda da pandemia pelo novo Coronavírus.

## **4 DESAFIOS E OPORTUNIDADES: COMO A PROJEÇÃO DE PODER CHINESA SE ADAPTA AO CONTEXTO DE CRISE**

### **4.1 UM OLHAR PARA OS EFEITOS DA PANDEMIA AO LONGO DA BRI**

Diminuição no número de financiamentos, urgência na reestruturação da economia interna, deficiências no setor de saúde nacional, guerra comercial, conflitos na área de produção de tecnologia avançada com os Estados Unidos, problemas de deslocamento de mão de obra e materiais para continuidade de projetos referentes à iniciativa de política externa Belt and Road Initiative: o panorama de crise intensificado pela pandemia do novo coronavírus impacta a China de diferentes formas e potencializa problemas desafiadores para o governo de Pequim. A BRI atravessa uma desaceleração assim como todos os setores econômicos, onde “40% de seus projetos foram atrasados e outros 20% foram gravemente afetados pelo covid-19” (GOULARD, 2020, n.p.).

Os projetos que necessitam de trabalhadores chineses foram prejudicados pelos bloqueios implementados no início da pandemia, e levaram à China a construir capacidade em países geograficamente próximos para se proteger contra interrupções na cadeia de abastecimento (ZOU 2020). Apesar da crise sanitária, o interesse da China na BRI é inalterado e, contra a tendência mundial de declínio do comércio, a política externa chinesa conseguiu aumentar o comércio com os parceiros ao longo da rota em 3,6% durante a pandemia (WANG 2019). A construção do mundo pós-pandemia conta com a ativa participação da China de Xi Jinping, que procura manter continuidade no impulso para a cooperação internacional e se volta para novas áreas, como a de alta tecnologia e saúde.

A pandemia pelo novo coronavírus mudou a abordagem da China em relação às suas prioridades político-econômicas, deslocando o foco para questões de “desemprego urbano, armadilha da renda média, recuperação econômica doméstica imediata e manutenção do poder do Partido Comunista China (PCC)” (SINGH, 2020, n.p.). Se considerarmos as prioridades nacionais chinesas, teremos a preservação do PCC como principal e primordial elemento, seguido da manutenção da unidade nacional e da expansão da economia. A estabilidade política e social interna é,

portanto, o que moverá a atuação chinesa (THE DIPLOMAT 2020). Assim, podemos ver que em retórica oficial, a pandemia impactará apenas temporariamente os planos da BRI. Considerando o alinhamento da coordenação de políticas internas e externa, a crise sanitária realoca a BRI na posição de atuar em áreas promissoras como saúde e tecnologia, acelerando projetos das chamadas *Health Silk Road* (HSR) e *Digital Silk Road* (DSR).

As dimensões dos obstáculos para a implementação da BRI são gigantescas. A China se desenvolve como uma potência tecnológica, e suas ambições pareciam estar ameaçadas pelo Covid-19. No entanto, a pandemia acaba por se tornar oportunidade para a China como fornecedora global de infraestrutura digital, física e sanitária, onde o digital permeia todas. A China está construindo diversos sistemas de serviços inteligentes que capacitam áreas de assistência médica, educação, transporte, alimentação, entretenimento e promovem novos tipos e modelos de negócios (NDRC 2020).

Os impactos da pandemia pelo covid-19 na economia global serão certamente difíceis de avaliar enquanto não estivermos aptos a alcançar o fim da crise sanitária. No entanto, o FMI já previa a pior recessão desde 1930 em 2020, e é nesse contexto que o Banco Mundial apoiou a iniciativa do G20 de suspender o pagamento da dívida de países em desenvolvimento. “A China instou o Banco Mundial a liderar por exemplo e fazer o mesmo” (SCHINDLER, JEPSON & CUI, apud LAWDER 2020). O Banco Mundial também avalia que cerca de 50 milhões de pessoas mergulhem na pobreza extrema ao redor do mundo (GOULARD, 2020, n.p.).

É compreensível, portanto, que os efeitos da crise ainda não possam ser medidos com tamanha precisão por estarmos em meio à calamidade. Ainda assim, projeções estão sendo consideradas, graças aos impactos já visíveis da atual conjuntura no curso da Belt and Road, principalmente no que concerne a financiamentos e à situação interna de países afetados. Um dos reflexos, é o fato da China precisar adaptar sua política, trabalhando mais com outros credores e investidores, tornando a BRI mais multilateral a fim de diluir riscos, incluindo “co-financiamento entre o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura liderado pela China e outras instituições multilaterais de crédito, como o Banco Asiático de Desenvolvimento liderado

pelo Japão, o Banco Europeu para Reconstrução e Desenvolvimento e o Banco Mundial” (SHEPPARD, 2020, n.p.).

Para lidar melhor com a pandemia, foi necessária uma diversificação logística para se proteger de possíveis reflexos da pandemia. Fabricantes chineses passaram a buscar cadeias de suprimentos alternativas no sudeste da Ásia (OXFORD BUSINESS GROUP). Ademais, um dos reflexos mais debatidos em relação aos efeitos da crise sanitária da BRI está em torno da dificuldade que enfrentarão os países parceiros para manter o pagamento de suas dívidas, advindas dos empréstimos concedidos pela China. O Egito, por exemplo, é considerado o país com segundo maior número de projetos vinculados à BRI em volume.

“(…)O Egito possui quase US\$ 100 bilhões investidos depois da Rússia, com 109 projetos em construção ou desenvolvimento. O quarto país com o maior número de projetos da BRI em volume (106) é a Arábia Saudita, com o segundo maior valor estimado em US\$ 195,7 bilhões, e acompanha a Malásia, a Indonésia e os Emirados Árabes Unidos entre os 10 primeiros países que comportam projetos vinculados à política externa chinesa. (...) Nesses países temos a usina solar *Noor Energy 1* de 950 MW em Dubai; a linha ferroviária de alta velocidade de US\$ 6 bilhões entre Jacarta e Bandung, na Indonésia; e a Zona de cooperação Econômica e Comercial TEDA Sue China-Egito” (OXFORD BUSINESS GROUP, 2020, n.p.)

Em alguns países parceiros, a BRI sustenta os principais canais de infraestruturas. O corredor econômico China-Paquistão possui mais de 20 projetos - finalizados e em andamento - envolvendo Usinas termoeletricas, Parques de Energia Eólica e Solar, Estações Hidrelétricas, assim como construção de rodovias e ferrovias (CPEC). No entanto:

“O Paquistão está prestes a sustentar uma perda de US \$ 8,2 bilhões, de acordo com uma avaliação preliminar do Banco de Desenvolvimento Asiático. Atualmente, o valor respectivo para Bangladesh é de US \$ 3 bilhões. A Tailândia perdeu a esperança de atingir uma meta de crescimento de 2,8% neste ano e agora se prepara para uma recessão” (TONCHEV, 2020, p.2).

Durante a crise, o Banco de Desenvolvimento da China funciona como apoio para empresas chinesas que executam contratos BRI e sofreram impactos por conta da pandemia, com financiamento de baixo custo e “empréstimos especiais de liquidez em moeda estrangeira” (TONCHEV, 2020, p.2). Por conta da pandemia, os bancos Chineses terão mais cautela antes de se envolver em novos projetos, e conceder novos empréstimos, com possibilidade de acarretarem prejuízo, assumindo uma postura mais exigente.

“Com o capital financeiro e político doméstico limitado para gastar em meio à pandemia, a atividade de empréstimos do BRI estagnou, enquanto os investimentos empresariais se tornaram mais direcionados. O valor dos novos contratos de construção assinados nos países do BRI caiu 5,2% nos primeiros seis meses de 2020, em comparação com um aumento de 33,2% no ano passado” (ZOU, 2020, Careful Selection of Projects, n.p.).

Ao analisar o continente Africano, é importante salientar que a China é o maior mercado existente para recursos naturais e uma fonte primária de produtos industriais e bens de consumo (TONCHEV, 2020). Assim, a maioria dos devedores de baixa renda da China está nessa região. O primeiro empréstimo chinês concedido ao continente, especificamente à Guiné, aconteceu no ano de 1960 e hoje a China é responsável por aproximadamente 17% da dívida africana, como estima o Banco Mundial (TONCHEV, 2020). Os reflexos da crise na África hoje são visíveis, e de acordo com o FMI, 20 países do continente estão em, ou em alto risco de, endividamento em projetos BRI, com empréstimos na faixa dos US\$ 52 bilhões entre 2000 e 2018 a serem pagos (NYABIAGE 2020). O relatório da *China Africa Research Initiative* (CARI) da Escola de Estudos Internacionais Avançados da Universidade Johns Hopkins, constatou que “embora Pequim tenha cancelado dívidas no passado, a maioria eram empréstimos a juros zero, que representavam menos de 5% dos empréstimos Chineses feitos à África” (NYABIAGE, 2020, n.p.). É então de se esperar que as dívidas tenham que ser renegociadas pelo governo e empresas chinesas e certamente com condições diferentes das que são impostas pelo FMI ou Banco Mundial. Através de um comitê organizado pelo Ministério das Finanças da China, Ministério do Comércio, o China Exim Bank e o China Development Bank analisa cada situação para compreender se o alívio de eventuais dívidas é de fato necessário (TONCHEV 2020).

A China será obrigada a lidar com as dificuldades dos países parceiros, principalmente os mais vulneráveis. A questão reflete o provável cenário de crises econômicas que atingirão principalmente países considerados “em desenvolvimento” (OXFORD BUSINESS GROUP, n.p.). O curso de atuação de Pequim foi de suspender o pagamento em alguns casos, sem considerar o cancelamento total de dívida, mas cancelando juros ou realizando uma reestruturação (PITLO 2020). Os diversos casos que envolvem dívidas provenientes de países diferentes exigirão saber estratégico da China, e pode ser uma prévia de como Pequim redirecionará padrões tradicionais impostos hoje. Empresas Estatais Chinesas se

beneficiam a partir dos contratos firmados com governos locais na BRI, e apesar das dificuldades internas causadas pela pandemia à própria China, ainda podemos considerar sua posição de vantagem e de poder como credor internacional.

As relações entre União Europeia (EU) e China permanecem sendo uma questão essencial para ambos, que após sete anos de negociações, assinam o Acordo Global de Investimento ao final de Dezembro de 2020 (GOULARD 2020). O acordo substituirá diversos tratados bilaterais de investimento e trará às empresas europeias mais acesso ao mercado chinês, sem precisar criar *joint ventures*. O tratado também garante os mesmos direitos para a China (GOULARD 2020) e pode ser considerado de grande importância geopolítica principalmente por ter sido acordado pouco antes da reeleição de Joe Biden. Esse espaço valioso ocupado pela China através de acordos comerciais em paralelo à iniciativa BRI na Europa, também inclui a Grécia, um dos países mais importantes da BRI, principalmente no âmbito da Rota da Seda Marítima. A atuação da China na região não é dada apenas por vias de acordos vinculados à Nova Rota da Seda, mas sim de maneira a complementá-la.

“O Porto de Pireu - que sob gestão chinesa se tornou o maior porto de contêineres do Mediterrâneo - fornece um centro seguro para comerciantes e investidores chineses nos países da Europa central, meridional e oriental, bem como nos países do Mediterrâneo” (XINHUA, 2020, n.p.).

A região da América com a BRI vem expandindo ao longo dos últimos anos, principalmente “entre os anos 2008 e 2018 onde o investimento chinês da região aumentou 480% em comparação com 89% no âmbito mundial” (DABUS & BASU, 2020). A maior parte dos investimentos é voltada para construção de infraestrutura nos setores de energia e transporte, e inclui países importantes como Brasil, México, Argentina, Colômbia, Peru e Chile, mesmo que apenas Chile e Peru participem da BRI oficialmente (DABUS & BASU, 2020). Apesar de ter menos adesão de países latino-americanos à BRI do que em outras regiões como Europa e Ásia, a política agressiva de investimentos na América em acordos bilaterais para desenvolvimento de infraestrutura acontece paralelamente. O Brasil, por exemplo, não aderiu formalmente à BRI e ainda assim recebe investimentos chineses expressivos que marcam a história da relação sino-brasileira. Durante a pandemia, muitos projetos enquadrados na Nova Rota da Seda precisaram parar por impactos relacionados à manufatura, cadeias de abastecimento e



transito de pessoas e mercadores. Consequentemente, houve menos projetos da BRI na América em 2020 e sem adesão de nenhum novo país (KOOP 2020)

#### **4.1.1 ROTA DA SEDA PARA A SAÚDE DURANTE A PANDEMIA**

No artigo “*Soft Power* em tempos de quarentena: as estratégias da diplomacia chinesa em meio à pandemia de covid-19 (OLIVEIRA & FERNANDES 2020), pontos importantes no que diz respeito à China no cenário internacional durante a pandemia são trazidos à reflexão. Elucida-se que a China começa a notar a importância de ter uma “mídia internacional”, e “desde então, o PCC fez da construção de um moderno e amplo aparato midiático, uma política estratégica nas disputas pelo controle das narrativas internacionais com o Ocidente” (OLIVEIRA & FERNANDES, 2020, p.102). Nesse contexto, durante a pandemia pelo vírus SARS-CoV-2, a China encontra uma grande janela de oportunidade para fortalecer seu *soft power*.

Os autores pontuam, no entanto, que a imagem da China é de certa maneira ainda vulnerável ao controle de mídia que possui o Ocidente. As narrativas negativas a respeito da China no cenário internacional norteiam as ideias de um país ameaçador, sendo acusado pela administração Trump de disseminar o vírus que causa recessão. As narrativas positivas, por sua vez, tratam a China como país essencial na ajuda a outros países no combate ao vírus, reconhecendo a China como país responsável diante da crise sanitária, capaz de tomar medidas assertivas para solucionar muitas complicações advindas pela crise (OLIVEIRA E FERNANDES 2020).

A imagem positiva vinculada às ações da China advém da sua atuação durante a pandemia. Uma das políticas adotadas foi chamada de: “uma província para um país”, e foi organizada pela China para mobilizar recursos a fim de fornecer ajuda internacional. A província de Guandong ficou responsável por ajudar o Iraque; Xanghai ajudou ao Irã; Jiangsu enviou sua equipe de resgate médico ao Paquistão; e Sichuan prestou ajuda à Itália (HELDT 2020). Os corredores da BRI foram usados pelo governo chinês para fornecer suporte médico aos países da Europa Ocidental. Equipamentos médicos foram enviados de Yiwu, situada no leste da China, para Madrid, na Espanha (HELDT 2020). A pandemia expôs as fraquezas significativas em infraestrutura de saúde pública, dos países mais ricos aos países mais pobres. Os estabelecimentos de saúde ficaram sobrecarregados com o aumento repentino de casos de COVID. Houve desfalques de equipamentos básicos de proteção, equipamentos

hospitalares como respiradores, máscaras cirúrgicas, luvas, roupas de proteção e óculos. Foi durante um dos momentos mais críticos pelo qual passava a Itália, no início de Março de 2020, em uma conversa de telefone, que o presidente Xi Jinping mencionou a Nova Rota da Seda para Saúde ao primeiro-ministro italiano Giuseppe Conte como via de fortalecer estratégias para envio de equipamentos (JIAHAN 2020). Embora que de forma desigual, a HSR progredia discretamente antes da pandemia pelo novo coronavírus, por outro lado, encontrou na mesma uma excelente oportunidade para ser promovida.

“O governo chinês forneceu ajuda médica em uma base bilateral, muitas vezes entregue diretamente pelas embaixadas chinesas locais, como as da Malásia, Filipinas e Grécia. Em outros casos, suprimentos médicos foram fornecidos por empresas envolvidas em projetos BRI no exterior, como a Huawei ou a China Communications Construction Company. As fundações Jack Ma e Alibaba entregaram pacotes de ajuda humanitária a dezenas de países, desde Uganda e Ucrânia até os Estados Unidos. A China também realizou empréstimos de US \$ 500 milhões ao Sri Lanka e tem desempenhado papel de coordenação em fóruns multilaterais para defender a resposta internacional da China ao COVID-19” (LANCASTER, RUBIN, RAPPHOOPER, 2020, n.p.).

A China ofereceu assistência para mais de 150 países e organizações internacionais como ASEAN, EU e União Africana. Os protocolos de diagnóstico e tratamento chineses, assim como os planos de prevenção, foram compartilhados e traduzidos para diversos idiomas. A Rota da Seda para a Saúde reforça a BRI, ao passo que oferece ajuda internacional, e participa da construção de infraestrutura de saúde nos países parceiros das rotas. Os governos podem optar utilizar a HSR para construir e melhorar seus sistemas de saúde pública. Para a China, a HSR pode ajudar a promover seus equipamentos de saúde, padrões e protocolos (JIAHAN 2020).

Antes da pandemia, a China vinha trabalhando formas de aumentar a cooperação com outros países para a saúde e controle de doenças infecciosas. Durante alguns anos, comunicados, MOUs, acordos bilaterais e fóruns aconteceram para a construção de consenso e fomento de novas negociações. A crise sanitária do ano de 2020 faz com que a HSR seja extremamente conveniente para a China prestar ajuda internacional, e aumentar assim sua influência. A partir do uso de tecnologia e medidas de distanciamento social bem-sucedidas na contenção do vírus, a China aumentou sua notoriedade entre os países e se destaca internacionalmente.

O setor tecnológico chinês encontra vias para se internacionalizar a

partir do uso das plataformas de consulta médica online como é o caso das empresas Alibaba Health, Ping e Good Doctor. “Tecnologias semelhantes podem ser implementadas com sucesso no exterior se compostas por pessoas locais, devido às deficiências do setor de saúde em muitos países da BRI” (WORLD ECONOMIC FORUM, 2020, n.p.). Por consequência, a Rota da Seda para Saúde auxilia na construção da imagem da China à comunidade internacional como sendo um Estado reagindo responsavelmente, e de maneira colaborativa, à crise, e também poderá auxiliar internamente por fortalecer a legitimidade do PCC.

Um dos obstáculos que podem atrapalhar o sucesso da Rota da Seda para a Saúde, são as constantes críticas concernentes à “armadilha da dívida” supostamente causada pela China ao sustentar acordos com países severamente afetados pela crise e possivelmente sem condições de arcar com o pagamento.

“Os países participantes do BRI logo estarão enfrentando crises econômicas próprias, e mais projetos BRI deverão ser paralisados, já que muitos países menos desenvolvidos estão economicamente devastados pela crise, tornando-os incapazes de pagar suas dívidas. O BRI permanece consagrado na constituição do PCC e continua a ser a assinatura da política externa de Xi Jinping” (LANCASTER, RUBIN, RAPPHOOPER, 2020, n.p.).

Parte das críticas concernentes a HSR durante a pandemia complementa também a rivalidade sino-americana. A região do Sudeste Asiático, por exemplo, possui forte presença da Rota da Seda para Saúde, e é onde a China pretende permanecer a compartilhar seus padrões digitais, sanitários e biotecnológicos. Sendo assim, o pano de fundo asiático não estará livre de ambições geopolíticas, que podem se refletir em uma tentativa de contenção do crescimento expressivo da influência chinesa para a área de cooperação em saúde (JIANHAN 2020). Além disso, como descrito inicialmente, o *comunicado* oficial no qual se baseia a iniciativa, depende muito de acordos bilaterais e da atuação da China para com os outros participantes diretamente, contendo pontos muito gerais, o que pode dificultar que projetos sejam entregues e que parcerias sejam de fato consumadas, podendo se tornar apenas uma extensão retórica da BRI.

## 4.2 LIMITAÇÕES PARA A ROTA DA SEDA ECOLÓGICA

A Belt and Road Initiative expande a conectividade entre continentes, de maneira mais rápida do que poderíamos imaginar. Entretanto, as complicações surgem na mesma rapidez, muito graças às práticas utilizadas na construção de infraestrutura de construções da BRI em outros países, as quais geram grandes impactos negativos para o meio ambiente e, consequentemente, para a sociedade. Por essa razão, a Rota da Seda Ecológica é apresentada pelo governo chinês em 2017, e possui três documentos base para promover a liderança chinesa na implantação de projetos sustentáveis na BRI: O Guia Oficial de Políticas Verdes; O Plano para a Cooperação Ecológica e Ambiental; e o Plano de Ação para o Desenvolvimento de Energia (ELKIND 2019). Esses documentos, no entanto, não são por si só garantia de êxito, pois a transformação ecológica prometida da política externa chinesa é coberta de obstáculos a serem superados. Um deles diz respeito aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas. A green BRI objetiva cumprir os ODS da ONU que são considerados extremamente ambiciosos, e com falhas concernentes à metodologia e fiscalização.

Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) são compostos por 17 objetivos, 169 metas e 232 indicadores de acompanhamento. Estes números são muito superiores aos dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) que tinha 8 objetivos, 21 metas e 60 indicadores. O arcabouço dos ODS possui também inconsistências, metas mal elaboradas, lacunas em áreas importantes e, principalmente, é de difícil monitoramento por falta metodologias e estatísticas. Apenas 43,0% dos indicadores têm dados e metodologia (Tier I), percentual que possivelmente está superestimado. (CARVALHO, Paulo; BARCELLOS, Frederico; MARQUES, Jonathan 2019, n.p.).

Além disso, a construção de rodovias, gasodutos, usinas hidrelétricas, sistemas de transmissão de energia, operações em minas e presença de indústrias pesadas, por exemplo, são grandes responsáveis por impactos imediatos e extremamente negativos ao meio ambiente. Como resultado, os projetos BRI podem gerar cada vez poluição do ar, com a emissão de gases tóxicos na atmosfera em grande quantidade, e da água, com a contaminação de rios afluentes, além de impactarem na biodiversidade e no habitat natural de muitas espécies e comunidades locais. Ainda assim, não é segredo que a China continua investindo em projetos que possuem queima de combustível fóssil, como o uso do carvão para o desenvolvimento de energia, principalmente no Paquistão. “Em cinco anos de BRI, os empréstimos para usinas de energia baseadas na queima de carvão

alcançaram uma média de 4.68 bilhões de dólares por ano” (ELKIND, 2019, p.5).

O hiato entre desenvolvimento econômico e desenvolvimento sustentável no cenário atual continua grande, e se configura por uma relação desarmônica, devido à alta exploração, produção, e consumo de produtos provenientes de matérias primas que não são renováveis ou que levam muito tempo para se reestruturar. A exploração, portanto, acontece de maneira muito mais acelerada do que as ações mitigatórias. Os problemas ambientais são diversos, e a tecnologia surge como possível saída. Dentre os assuntos mais importantes sobre o tema, está a produção de energia limpa. A China vem se destacando por ser o país que mais expande capacidade de energia eólica - terrestre e marítima - no mundo, e trabalha sob uma estratégia do uso da tecnologia em inovações para o setor de energia, tornando-se líder na “produção e instalação de painéis solares, turbinas eólicas, baterias e veículos elétricos (O PETRÓLEO, 2019, n.p.). Apesar do empenho para suprir sua demanda interna crescente de energia, a China ainda é extremamente dependente do carvão.

“A China consome mais da metade do carvão mundial, fonte responsável por 11% de toda a emissão global de CO<sub>2</sub>. Nos últimos anos, o governo chinês vem se comprometendo a reduzir sua dependência de combustíveis fósseis poluentes. O carvão ainda é a principal fonte de energia da China. Porém, ele vem apresentando queda na sua participação na matriz energética do país, saindo de 70,2%, em 2003, para 57,7%, em 2019” (CHIAPPINI, 2020, n.p.).

Carros elétricos também estão em evidência, e podem ser considerados uma saída para diminuir a contribuição de 27% na emissão de gases pelo setor de transporte, que intensificam efeito estufa (ORAZEM 2019) e aceleram assim o ritmo das mudanças climáticas. No entanto, há uma contrapartida importante que precisa ser levada em consideração, que é o caso do acúmulo de lixo tecnológico que o setor descartará no meio após a vida útil das baterias que é finita.

“Segundo uma pesquisa liderada por acadêmicos da Universidade de Birmingham, na Inglaterra, os veículos elétricos vendidos apenas em 2017 irão acarretar, num futuro não tão distante, em 250 mil toneladas de baterias descartadas. E o cenário se agrava diante de uma infraestrutura mal preparada para lidar com esse e outros lixos eletrônicos. Apesar da sobrevida das baterias, o estudo argumenta que, invariavelmente, elas se esgotam, e que a única reciclagem proposta até agora gira em torno do uso de calor para derreter e separar seus materiais. Feitas de metais como manganês, cobre e cobalto, que têm alto valor mercadológico, faz algum sentido aplicar essa técnica. O problema, porém, é que esse procedimento pirometalúrgico, além de consumir muita energia, recupera materiais de baixa qualidade – e tem como subproduto outros gases tóxicos”

A Organização Mundial da Saúde estima que mais de um milhão de chineses perderam a vida por conta da poluição do ar em 2016, e há ainda estimativas mais pessimistas que acreditam que mais de quatro mil pessoas morrem por dia por conta do mesmo problema (AMOS 2016). A China aparenta compreender as necessidades urgentes de mudança para garantir saúde à sua população, tomando medidas para mudar o rumo do desenvolvimento interno. Protestos na zona rural migram para a zona urbana, e pressionam o governo a agir.

"Após a calamitosa situação de 2013, com seus altíssimos índices de poluição, o Conselho de Estado da China lançou o Plano de Ação, Prevenção e Controle da Poluição do Ar (APPCAP – *Air Pollution Prevention and Control Action Plan*), um marco importante no controle da qualidade do ar na China (...). Os anos seguintes seguem com uma série de novos planos, regulações, significando uma ampliação do projeto nacional de melhoria da qualidade ambiental, preservando os recursos naturais, desenvolvendo novas tecnologias, fundando um novo período das políticas ambientais chinesas. Pela primeira vez a questão ambiental passou a ser tratada como política nacional central, apesar de o 18º Congresso Nacional do Partido Comunista Chinês, em novembro de 2012, já ter mencionado a necessidade de estabelecer e implementar um *green development*, com investimento em inovação, reciclagem, numa economia de baixo carbono " (BARBIERE & FERREIRA 2019, apud ZHEHUA e JIAHUA 2018, n.p.).

Ainda assim, as metas de melhorias internas não são as mesmas nos países ao longo da BRI. Durante esse processo de mudança contínuo, o risco para a reputação chinesa de ascender no Sistema Internacional promovendo mais poluição e mais perdas ao meio ambiente não parece um caminho desejável para a marca de "*Made in China*" acoplada aos projetos BRI. O governo de Pequim necessita lidar com as críticas concernentes aos riscos da expansão da BRI no que diz respeito à poluição dos países e por não estabelecer condições para seus investimentos, principalmente os de infraestrutura. A relação desarmônica entre desenvolvimento e meio ambiente não é um fenômeno único da Belt and Road e, por isso, relatórios para a avaliação de impacto e salvaguardas socioambientais são desenvolvidos por diferentes instituições relevantes ao redor do mundo. Sendo assim, é urgente que procedimentos hoje existentes em negociações e projetos que envolvem a BRI sejam revisados para a viabilização de uma Green Belt and Road.

Padrões para lidar com o impacto ambiental e garantir a segurança de diversas atividades já existem. Normalmente, envolvem um processo de avaliação profunda para compreender possíveis impactos em comunidades locais, na água e no ar em cada tipo de projeto ou construção antes de seu início (ELKIND 2019). Dependendo de variáveis como o tipo de tecnologia, técnica aplicada ou tempo de desenvolvimento de uma atividade, os níveis de impactos serão maiores ou menores, e serão de responsabilidade dos envolvidos. Neste sentido, até onde pode ser visto, nenhum projeto foi cancelado por parte de instituições chinesas atreladas à BRI por conta de impactos negativos ao meio ambiente (ELKIND 2019). Inclusive, projetos foram vetados na Argentina, não pela China, mas pela própria Argentina, por conta da falta de transparência em relação aos impactos ambientais na construção de barragens hidrelétricas em Santa Cruz (DABUS & BASU, 2020). O mesmo aconteceu na Costa Rica, com os planos da refinaria chinesa Sinopec em Moín, também por questões ambientais e por “omissões consideráveis” no projeto; e na Bolívia, pelo projeto hidrelétrico de Rositas, que foi interrompido mais de uma vez graças à oposição popular de comunidades locais ao deslocamento de suas terras (DABUS & BASU, 2020). Assim sendo, não podemos dizer que as políticas de financiamento hoje existentes na BRI exercem influência positiva e considerável para a construção de uma Belt and Road Ecológica.

Os impactos negativos da BRI são intensificados pela quantidade de países que ainda não possuem padrões para a proteção ambiental internamente (WWF), agravado pelo fato de que necessitam urgentemente de melhorias em sua infraestrutura interna, cenário mais que comum principalmente em países mais pobres que, pelas condições precárias, não possuem mecanismos institucionais que limitem ou punam a degradação ao meio ambiente (WWF). Isso faz com que projetos como os de infraestrutura, por exemplo, continuem causando poluição e degradação excessiva. Sendo assim, a transparência dos projetos BRI é alvo de duras críticas, o que se reflete nos esforços da China em tentar organizar documentos oficiais, planos de ação e plataformas virtuais para difundir melhor as informações. Esse fato nos remete ao grande desafio para desenvolver uma BRI ecológica. Propostas para atingir os objetivos *green* vêm sendo pensadas

por diversos atores. Um deles, membro da BRIGC, a organização World Wild Fund for Nature (WWF), em parceria com o Hong Kong and Shanghai Banking Corporation (HSBC), e em colaboração com a Universidade de Oxford e pesquisadores da Universidade de Utrecht, publicou um relatório com recomendações para a transformação ecológica da BRI direcionada ao setor financeiro, com detalhes importantes a respeito dos riscos e oportunidades para a Green BRI. No relatório, salienta-se que o setor financeiro desempenha um papel chave para a construção de infraestrutura sustentável, mas infelizmente esses investimentos não são atraentes ao setor. Seis principais obstáculos são então pontuados no desenvolvimento sustentável de infraestrutura dentro da Belt and Road:

“1) O planejamento inicial dos projetos não integra nenhum requisito ambiental; 2) O número de padrões e avaliações para o uso de métodos sustentáveis são muitos, e dificultam para que investidores se envolvam apenas em construção de infraestrutura sustentável; 3) No âmbito de negócios de investimentos “verdes”, o retorno financeiro positivo ainda não foi demonstrado ou difundido; 4) Ainda há grande falta de informações sobre oportunidades de investimento sustentáveis; 5) O risco de projetos de infraestrutura são muito altos, porque os investimentos em sustentabilidade não são adequadamente compensados por fluxos de receita ou incentivos públicos; 6) Consequentemente, a ideia de tornar a BRI mais “verde” ainda não atraiu muita atenção do setor privado em geral” (WWF, p.4).

A BRI como existe hoje apresenta diversos riscos. Dentre os riscos, há o uso desenfreado de ecossistemas e da água, juntamente com poluentes liberados em grande escala, assim como a emissão de gases tóxicos para a atmosfera. O relatório oferece então opções viáveis para a superação das limitações descritas. Incentivam-se investimentos apenas em infraestrutura sustentável, que estejam em conformidade com regulamentos ambientais, práticas com abordagens claramente definidas em seu planejamento capazes de integrar um design sustentável, com transparência e monitoramento dos impactos, e com forte envolvimento das partes interessadas (WWF). Reitera-se a importância de que os investimentos em infraestrutura sejam “a prova do futuro”, ou seja, de fato ecológicos, que consigam permanecer sem gerar ameaças às gerações futuras. Os investimentos em infraestrutura externa devem ser escolhidos “quando não



impactarem em habitats naturais com papel crítico para o ecossistema local, de modo a integrar sustentabilidade na tomada de decisões” (WWF, p.4). Salienta-se ainda que uma das soluções para essa transição contínua está na busca dos investidores interessados em melhorar as oportunidades de negócios sustentáveis e rentáveis. As palavras em destaque para as recomendações ao setor financeiro são traduzidas em três palavras-chave: integrar, demonstrar e escalar (WWF).

“Integrar: Definir um veículo para fornecer financiamento preferencial para projetos de infraestrutura que possuam uma abordagem de governança multilateral desde estágios iniciais, e entre diferentes setores, com planejamento de desenvolvimento definido, e que integre o ambiente onde os projetos serão implantados; trabalhar com outras pessoas a fim de fornecer orientação sobre comparações entre diferentes padrões e ferramentas com melhor finalidade, de forma a auxiliar na avaliação os riscos de impactos socioambientais. Demonstrar: Lançar um fundo voltado para “enverdeamento da BRI” a fim de testar e demonstrar estudos de casos no setor de negócios para investimentos selecionados de infraestrutura sustentável; configurar um banco de dados de acesso aberto para projetos de infraestrutura sustentável na BRI e usá-los para desenvolver ainda mais o índice de oportunidades de construção deste tipo de infraestrutura. Escalar: Envolver-se com formuladores de políticas para estabelecer estruturas que incentivem um modelo de construção de infraestrutura sustentável que ainda não são financeiramente viáveis; estabelecer um processo de aprendizagem intersectorial para a transformação ecológica da BRI, construindo uma plataforma de liderança para destacar riscos, soluções e oportunidades” (WWF, p.4).

Podemos verificar que há uma soma de esforços necessários para que uma Green BRI seja possível. O centro de pesquisa em energia, *Center on Global Energy Policy*, da Escola de Relações Públicas e Internacionais da Universidade Columbia, deu início em 2019 a uma série especial de pesquisas relacionadas à BRI. O primeiro artigo publicado, por Jonathan Elkind, é intitulado: *Toward a real green Belt and Road* (Em direção de uma BRI ecológica real, em tradução livre), e é justamente uma análise do que existe hoje e do que se pretende, ou do que pode ser feito, para limitar os impactos socioambientais extremos vistos nas construções e projetos vinculados à política externa Chinesa, para que a retórica “verde” seja mais prática. Em suma, o artigo reitera que muitos dos investimentos BRI causarão sérios danos ambientais locais, e em escala global. Reafirma a urgência no estabelecimento de salvaguardas ambientais rigorosas e obrigatórias.

“A BRI visa desenvolver uma nova infraestrutura de transporte, logística e sistemas de energia relacionados ao longo de corredores que frequentemente cruzam as fronteiras jurisdicionais; que são regiões subdesenvolvidas e, em alguns casos, primitivas; que estão localizados em países onde pode faltar a capacidade institucional local para estabelecer e fazer cumprir leis e padrões eficazes. As instituições de crédito e empresas comerciais chinesas têm sofisticação técnica e modelos disponíveis para mudar a BRI para uma versão menos destrutiva e mais sustentável. No entanto, até o momento, muito pouco dessa transformação ecológica está realmente ocorrendo” (ELKIND, 2019, p.9).

Uma das abordagens que são apresentadas pelo relatório WWF, para a aplicabilidade de uma BRI sustentável, está no desenvolvimento de empresas que possam servir de modelo para práticas responsáveis. Um exemplo interessante citado é a associação voluntária *Oil and Gas Climate Initiative* (OGCI), composta por 13 empresas. O grupo liderado por presidentes de empresas de Petróleo e Gás tem como objetivo conduzir uma resposta do setor às mudanças climáticas. Dessa maneira, o grupo poderá servir como exemplo para outras empresas, e para novas práticas no setor. De acordo com o artigo, os membros unidos representam mais de 30% da produção de óleo e gás do mundo, e são responsáveis por aproximadamente 20% do fornecimento para o consumo de energia primária do planeta. São incluídos na OGCI: pesquisas técnicas, colaborações das indústrias, o estabelecimento de metas no que concerne à redução dos gases de efeito estufa (WWF).

Considerando-se a extensão da BRI, é de extrema importância o questionamento sobre as práticas que a China incentiva ao direcionar seus investimentos e empréstimos. A partir do discurso chinês em prol do desenvolvimento de infraestruturas, assim como posto no artigo de Tyler Harlan, “*Green development or greenwashing? A political ecology perspective on China’s green belt and road*”, um questionamento se torna cabível: Estaria a China “exportando poluição” a partir de um modelo de desenvolvimento de infraestrutura de alto carbono? Se não, quais os tipos de ação “sustentável” adequada para cada território? Levando em conta que o desenvolvimento “verde” pode ser compreendido de diversas maneiras a depender do país em questão, é preciso que esteja bem definido o que

entendemos por “verde”, mas em muitas regiões o conceito acaba por se aproximar do que é conhecido por *greenwashing*.

“*Greenwashing* é um termo pejorativo popularizado no início dos anos 90 pelo Greenpeace para descrever uma situação em que se promove uma imagem ambiental positiva que não corresponde à realidade, ou, literalmente, o ato de enganar consumidores em relação às práticas ambientais de uma companhia ou em relação aos benefícios ambientais de um determinado produto ou serviço’ (...).Etimologicamente, a expressão ‘green + wash’, sem tradução direta ao português, pode ser compreendida como ‘dar um banho de tinta verde’, no sentido de fazer alguma coisa aparentar um falso aspecto ‘ecológico’” (PAGOTTO, 2013, p.44).

“Verde”, de maneira geral, refere-se aos investimentos em infraestrutura de baixo carbono, que se fazem urgente para evitar que fiquemos presos por décadas em estruturas poluentes. Torna-se, portanto, imprescindível que se associe a construção de infraestrutura à mudança climática, e incentivar que pesquisas se debrucem sobre o tema, de modo a fornecer suporte para a fiscalização de políticas que se comprometam com um desenvolvimento mais próximo do “sustentável”. Durante a administração Trump, a China caminhou em direção oposta aos Estados Unidos no que diz respeito aos assuntos de temática ambiental. Enquanto o então presidente retirava os EUA do Acordo de Paris, e se colocava como indiferente aos problemas ambientais, negando que os efeitos da mudança climática sejam intensificados pela ação do homem, a China encontrou uma grande via de oportunidade para se posicionar. Investindo cada vez mais na produção de energia eólica e solar; criando competitividade internacional para suas indústrias “verdes”; desenvolvendo acordos e planos de ação para incentivar a construção conjunta de uma vertente da BRI “verde”; estabelecendo metas para a diminuição das emissões de gases poluentes pela China e Intensificando e melhorando as políticas de regulação nacionais voltadas para a proteção do meio ambiente, principalmente no que diz respeito à água e ao ar, que já causam problemas internos graves e afetam a saúde de cidadãos chineses (HARLAN 2019). Os documentos oficiais permitem que ações concretas possam ser tomadas e podem servir como boas janelas de oportunidade para análises a respeito de como a China entende, lida e

demonstra interesse em priorizar problemáticas dizem respeito ao meio ambiente.

O estudo aqui mencionado de Harlan contempla os setores de finanças, energia e mecanismos de cooperação “verdes” desenvolvidos na BRI. O autor não desconsidera o aspecto político de sua análise. Assim, questiona-se onde estão sendo implementadas tais políticas verdes, e onde elas não estão sendo implementadas. De acordo com o estudo, a China é o país que mais emite títulos verdes no mundo. Esses títulos verdes são direcionados para projetos sustentáveis que podem incluir ações mitigatórias, por exemplo. O primeiro *green bond* – título verde - do mundo foi emitido pelo Banco Mundial em 2008 e hoje, a China é considerada o maior dos emissores de títulos verdes.

No entanto, ressaltam-se que os investimentos chineses “verdes” são para a construção de infraestrutura interna. “Até 2018, 77% dos investimentos limpos domésticos chineses incluíam *clean coal* e a construção de usinas hidrelétricas” (HARLAN, 2019, p.10). Em Junho de 2020 a China, no entanto, declara que as futuras emissões de títulos verdes nacionais irão excluir combustíveis fósseis, o que nos permite analisar o rumo o qual a China pretende seguir, já considerando as críticas até então atreladas a ela em relação ao uso de “carvão limpo”, que podemos considerar como inútil diante dos problemas climáticos aqui apresentados.

Em conclusão, Harlan pontua que em países com renda menor, as atividades “verdes” até então desenvolvidas pela BRI, se limitam a guias e iniciativas de mitigação. Elas são consideradas verdes no sentido de que, em teoria, objetivam reduzir a pobreza e a degradação através de infraestrutura moderna e gestão sustentável, mesmo quando os investimentos ainda não tenham se afastado dos tradicionais (alto-carbono). No geral, nessas regiões, os investimentos sustentáveis são em maioria hidrelétricas, opção que não é considerada a melhor quando comparada com a produção de energia eólica e solar – que são, inclusive, fortemente desenvolvidas internamente na China. Em contrapartida, países e regiões de renda mais alta, recebem investimentos verdes, principalmente, em infraestrutura de baixo carbono.

A conclusão preocupante norteia o fato de que a BRI contribui fortemente para um desenvolvimento sustentável em países mais ricos, enquanto se aproxima mais do conceito de *greenwashing*

em países considerados periféricos. Ainda assim, há espaço para grande otimismo, caso a China consiga promover uma liderança eficaz incutindo soluções propostas a partir das críticas hoje concernentes à Belt and Road Initiative.

“Há esforços intersetoriais significativos - incluindo o próprio governo chinês, agências internacionais, ONGs, e grupos ativistas. Todos reconhecem que mais trabalho precisa ser feito: desenvolver padrões claros de financiamento verde, mecanismos de aplicação de crédito verde, incentivos para investimentos eólicos e solares, para fortalecer cooperação na gestão do risco ambiental. E, de fato, o fato de que o governo chinês promove um BRI verde - em vez de ignorar completamente as questões ambientais - oferece um ponto de partida para transformar a retórica em concreto implementação (...). O crescimento recente em Investimentos solares chineses no Vietnã mostram que a infraestrutura de baixo carbono pode ser uma parte importante da BRI com os incentivos corretos” (HARLAN, 2019, p.18).

#### **4.3 OBSTÁCULOS PARA A ROTA DA SEDA DIGITAL**

A construção de uma Rota da Seda digital tornou-se um componente crítico e essencial da BRI, conectando países através de cabos submarinos e terrestres, pelo uso de satélites e de uma robusta infraestrutura digital para desenvolvimento de alta tecnologia. Um dos exemplos é o Corredor Econômico China-Paquistão, um dos mais relevantes corredores econômicos na iniciativa Belt and Road, principalmente por ser uma rota para o abastecimento de energia, não possui apenas projetos de infraestrutura física, mas também propostas com estratégias digitais. Projetos iniciais recebem o apoio tecnológico chinês, e novos acordos e políticas são realidade a todo o momento.

“O cabo de fibra óptica China-Paquistão foi lançado oficialmente em maio de 2016 como parte da grande rede trans-eurasiana terrestre imaginada pelo plano digital da Rota da Seda. Com US \$ 44 milhões empréstimo concessional do Exim Bank da China, bem como equipamento de telecomunicações fornecido pela Huawei, este o cabo se destina a conectar o Paquistão à China e, de lá, aos estados da Ásia Central e à Europa. O Paquistão está atualmente conectado ao exterior por meio de apenas quatro cabos submarinos, o novo cabo terrestre deverá melhorar significativamente a conectividade à Internet do Paquistão” (SHEN, 2018, p.10).

O sucesso dos projetos chineses que envolvem tecnologia, no entanto, não depende apenas da própria política e capacidade financeira nacional, mas também da estrutura de poder geopolítico e econômico global, que permanece em constante alteração. O cenário da esfera de tecnologia está estritamente associado a poder. Por conta do acesso a dados, há uma competição intensa entre empresas de tecnologias, principalmente americanas e chinesas. Os dados permitem que empresas compreendam mais e melhor a respeito do perfil de consumidores e, conseqüentemente, constituem uma porta de entrada para influenciá-los econômica e politicamente. A geração de relatórios sobre indivíduos a partir de um volume extremamente alto de dados retrata uma revolução para a sociedade, e envolve uma disputa por riqueza e poder.

*“Data is the new oil”* ou “Os dados são o novo petróleo”, é a frase usada para defender a ideia de que os dados são tão valiosos quanto o petróleo. Líderes nesse segmento estão a Alphabet, considerada a companhia mãe do Google, Amazon, Apple, Facebook e Microsoft. As cinco corporações mais valiosas do mundo parecem imparáveis quando o assunto é tecnologia e captura de dados, que coletivamente reuniram mais de 25 bilhões de dólares de lucro líquido no primeiro trimestre de 2017. A Amazon detém metade de todos os dólares gastos online nos Estados Unidos. Google e Facebook contabilizaram quase toda a receita de crescimento em propaganda digital nos Estados Unidos em 2019” (BAKER TILLY BRASIL, 2020, n.p.).

Sendo assim, pode-se dizer que os obstáculos para a execução da Rota da Seda Digital esbarram principalmente na esfera geopolítica da iniciativa, e nas empresas nacionais chinesas que estão majoritariamente presentes na BRI. A empresa Alibaba, por exemplo, e seu braço de computação em nuvem Alibaba Cloud, criado em 2009, anunciou em 2017 seu plano de abrir três novos centros de dados na Índia, Indonésia e Malásia em 2018, todos considerados países-chave na BRI (Riccio, 2017). Além de permitir a infraestrutura de computação, as empresas de Internet podem exportar produtos e padrões técnicos da China (SHEN 2018). Estamos em um cenário onde Pequim provavelmente se prepara para uma disputa de longo prazo no setor de tecnologia, aprimorando seus padrões técnicos para redes de telecomunicações, gerenciamento de dados e finanças digitais, a fim de manter sua posição de vantagem no mercado internacional. Dessa maneira, percebe-se que a China promove o progresso tecnológico internacional, aumentando

sua capacidade interna, e exportando soluções tecnológicas *Made in China* para outros países.

“As empresas continuam como as principais impulsionadoras da Rota da Seda Digital. Nos mercados emergentes, bem como nas economias desenvolvidas da Ásia e da Europa, Pequim investirá recursos para gerar oportunidades comerciais e se envolverá em todos os níveis da infraestrutura digital construída ao longo da DSR: infraestrutura de fibra ótica e de equipamentos móveis, telecomunicações e provedores *over-the-top* para serviços de aplicativos (GREENE & TRIOLO 2020). A Administração do Ciberespaço da China (CAC) supervisiona iniciativas de cibersegurança e economia digital. É também uma peça-chave nos esforços de Pequim para construir um banco de dados, que crescerá em importância para o desenvolvimento de plataformas relacionadas à Roda da Seda Digital, através de empresas e serviços” (TRIOLO, ALLISON, BROWN, 2020, n.p).

O conflito entre Estados Unidos e China na área de tecnologia faz parte de um contexto ainda mais amplo. China e Estados Unidos configuram uma longa disputa comercial. Donald Trump anunciou tarifas sobre produtos importados do país asiático para reverter o déficit comercial que os Estados Unidos têm com a China (TREVISAN 2019), o que desencadeia uma Guerra Comercial. Para dificultar a inundação de produtos chineses no mercado interno dos Estados Unidos, e estimular a produção de empresas nacionais, o governo chinês responde com retaliações e imposição de tarifas sobre produtos dos EUA na China. Consequentemente, as duas maiores economias do mundo trocam rodadas de imposição de tarifas de importação entre si, gerando uma guerra comercial que se estende desde 2018.

“Como os EUA cobraram tarifas de importação de aço e alumínio em março de 2018, a China retaliou em abril com tarifas de alumínio, carnes, frutas e vinho importados dos EUA. Outros países que exportam aço e alumínio para os EUA também aumentaram as tarifas de importação contra os EUA em retaliação. A disputa comercial se intensificou, e os EUA impuseram tarifas adicionais de 25% sobre as importações da China avaliadas em US\$ 50 bilhões; \$34 bilhões em julho e \$16 bilhões em agosto de 2018. Na mesma moeda, a China retribuiu com tarifas de 25% sobre as importações dos EUA no valor de \$50 bilhões. Em setembro, uma nova escalada levou os EUA a impor tarifas de 10% sobre US\$ 200 bilhões adicionais de importações da China. Em resposta, a China cobrou tarifas sobre US\$ 60 bilhões adicionais de importações dos EUA. No final de 2018, os EUA anunciaram que as tarifas de 10% sobre \$ 200 bilhões de importações da China aumentariam para 25% em janeiro de 2019, e isso foi cobrado em maio de 2019. Além disso, a China reteve as tarifas adicionais sobre \$60 bilhões de Exportações dos EUA até junho de 2019” (ITAKURA, 2019, p.1).

A rápida ascensão chinesa passou a ser vista como uma ameaça à hegemonia norteamericana. Além de impor tarifas adicionais sobre os produtos chineses importados, sob a administração Trump, os EUA intensificaram as regras para a transferência de alta tecnologia e atividades comerciais de empresas chinesas, atingindo principalmente a Huawei, que sofre acusações de espionagem e de estar recebendo “tratamento favorável” do PCC. Desde 2012, empresas como Huawei e ZTE, principais no setor de produção de tecnologia proveniente da China, são acusadas de estarem sujeitas a pressões políticas. A Huawei tem enfrentado acusações, principalmente dos Estados Unidos e seus aliados, de que seu equipamento de rede sem fio pode conter *backdoors* permitindo a vigilância pelo governo chinês. A HUAWEI, no entanto, afirma que seus produtos não configuram nenhum risco a cibersegurança (THE WASHINGTON POST 2019).

Ainda assim, Trump continuou impedindo empresas americanas de trabalharem com equipamentos de telecomunicações que fossem chineses, além de proibir a Huawei de comercializar seus produtos em empresas como Google (GARTENBERG, 2020). Na Europa, o debate em relação ao lado digital da BRI surge, mas não no sentido de cooperação para o desenvolvimento digital. As alegações geram desconfortos e empecilhos para a iniciativa, e o debate gira em torno da possibilidade de que equipamentos da Huawei funcionem como equipamentos de vigilância à Pequim (MERICS 2020).

Outro fator de tensão entre EUA e China envolve o aplicativo chinês Tik Tok, da empresa chinesa Bytedance. Apenas em 2019, o Tik Tok foi baixado “mais de 750 milhões de vezes. Várias dezenas de milhões de downloads a mais do que Facebook, Instagram, YouTube e Snapchat obtiveram no mesmo período” (SANTIRSO, 2020, n.p.). O aplicativo está disponível em 150 países e 75 idiomas. Na Índia, seu principal mercado, quase um terço da população faz uso do aplicativo. A mesma porcentagem se aplica aos Estados Unidos. “Desses 500 milhões de usuários, cuja média de idade varia entre 16 e 24 anos, 90% visitam a rede social mais de uma vez por dia durante cerca de 50 minutos” (SANTIRSO, 2020, n.p.). A administração Trump também acusa a empresa de utilizar o aplicativo como ferramenta de



espionagem ao governo chinês. A via de solução foi banir o aplicativo em território nacional a exigir acordo com empresas americanas - Oracle e Walmart (VALOR INTESTE 2020). O caso ainda continua sem resolução oficial, mas a repercussão da acusação foi suficiente para gerar vetos temporários do aplicativo em demais países (SANTIRSO 2020).

Sendo assim, nota-se que um grande obstáculo da DSR está nas empresas conectadas à Rota da Seda Digital, que enfrentam resistência no exterior para prosseguirem com suas atividades, sendo recorrentemente acusadas de espionagem. Os EUA incitam críticas a um “Estado de vigilância” em relação às empresas chinesas, e a insegurança em relação a privacidade dos dados de cidadãos civis influencia a relação da China com diferentes governos. Além disso, os impactos econômicos e de saúde pública, ainda incertos devido à crise do Coronavírus também ameaçam as ambições digitais chinesas. É importante lembrar que para a DSR, entretanto, os efeitos da pandemia são bilaterais, pois os países ao longo da BRI precisarão de mais infraestrutura digital, espaço que a China está preparada para assumir. Ainda assim, a possibilidade da China usar a DSR para permitir que os países destinatários adotem um modelo de autoritário baseado na tecnologia, de espionagem, e de violação de dados pra fins políticos, tem sido discutida. Sabe-se que não se trata de um fenômeno atípico, mas o resultado tem recebido retaliações e mais insegurança quanto à China para alguns países.

“Alguns gigantes da tecnologia dos EUA têm histórico de usarem suas redes para facilitar as operações de vigilância, espionagem e defesa. Empresas americanas, como a Gatekeeper Systems, venderam tecnologia de reconhecimento facial para países autoritários, como a Arábia Saudita. Independentemente das ações da China, muitos governos têm demandas claras por infraestrutura de vigilância e inteligência artificial, bem como outras tecnologias que levantam sérias preocupações sobre privacidade” (COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS, n.p.).

A questão de segurança também é um grande desafio, devido aos ataques cibernéticos a redes de informações críticas e sistemas de redes essenciais. A segurança robusta de TI em redes requer enormes recursos, mas em algumas regiões, a capacidade de monitoramento é insuficiente (TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020). A interrupção física direta para o sistema

de comunicação crítico de diferentes projetos é também uma preocupação, considerando a instabilidade econômica e política de alguns países (TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020). Outro ponto que podemos entender como desafio para Pequim está no fato de que a ideologia da política inicial será cada vez mais afetada. As organizações, instituições e mídia, continuarão ativamente presentes para a política, e podem se configurar como obstáculo para a DSR chinesa.

De certa forma, Rota da Seda Digital irá amplificar, e talvez potencializar, problemas atuais da Belt and Road, como riscos políticos, ideológicos, e problemas concernentes à privacidade de dados. Além disso, novos problemas podem surgir, principalmente quando se fala em ameaças à segurança cibernética. A intensificação da competição estratégica EUA-China deu um novo impulso para um esforço de todo o governo dos EUA para restringir o uso de tecnologia chinesa. Mesmo com as limitações, muitos países continuam a ver os investimentos chineses em tecnologia como a chave para seus planos de modernização econômica. Em resposta às acusações, a China se especializa cada vez mais no uso de tecnologia *Big Data*, e se mantém disposta a cooperar.

## 5. CONCLUSÃO

Em sua trajetória milenar, a China passa por uma série de transformações que são cruciais para compreender seu prevalecimento no cenário internacional contemporâneo. E é precisamente sob a liderança de Deng Xiaoping que se inicia uma reforma de inserção internacional chinesa, com investimentos públicos massivos e abertura ao comércio, tecnologia e investimentos estrangeiros. O interesse de retomada da China como “país do meio”, acontece por vias da nova política externa intitulada *Belt and Road Initiative*. Até o final do século XVIII, o Oriente era o principal território que fomentava a economia mundial, onde a China e Índia estavam à frente do continente europeu em termos de crescimento populacional, ganhos de produtividade, inovação tecnológica e renda per capita.

Hoje, a proeminência no cenário internacional contemporâneo acontece por meio de massivos investimentos externos que buscam auxiliar no desenvolvimento interno da China. O país busca diversificar suas fontes de energia, garantir que sua demanda por capacidade ociosa seja suprida; resolver questões de segurança interna e dos mares, principalmente o Mar do Sul da China; além de desenvolver relações multifacetadas a partir de acordos comerciais que garantem competitividade às empresas chinesas, principalmente as de alta tecnologia. A Belt and Road Initiative pode ser vista como responsável pela construção de novas infraestruturas que favorecem a conectividade e o comércio, a cooperação econômica e financeira, o intercâmbio cultural e acadêmico entre os países participantes, abrindo caminho para uma nova e mais complexa atuação da China no cenário mundial.

O componente terrestre e marítimo da BRI conta com seis corredores econômicos estratégicos e a cooperação oceânica é dada a partir das rotas marítimas que partem da província de Xian e vão de encontro à Indonésia, Índia, Costa Africana, Europa e América Latina, fortalecendo e melhorando a infraestrutura dos portos para facilitar o comércio. Assim, as rotas marítimas conectam a costa chinesa à Europa através do Mar da China e o Oceano Índico em uma rota, e o Mar da China ao Pacífico Sul em outra. A criação de novas redes de transporte terrestre e marítima – portos, estradas,

ferrovias, aeroportos, oleodutos, gasodutos - possibilitam um escoamento mais eficaz de exportações e fluxo contínuo de importações. O projeto melhora a infraestrutura regional – reduzindo barreiras econômicas e estimulando laços culturais para auxiliar na diplomacia entre países - e impacta diretamente nas questões de segurança nacional da China, envolvendo problemas fronteiras com países instáveis que dificultam o comércio da BRI.

A China deu um importante passo ao fornecer fontes alternativas de investimentos com a criação do AIIB, NDB e Fundo da Rota da Seda, que apoiam os projetos da BRI e parceiros ao longo das rotas. As implicações dessa opção estratégica chinesa são relevantes para a conformação do cenário geopolítico internacional na primeira metade do século XXI, uma vez que levam a China a confrontar tanto a presença norte americana quanto a influência europeia em regiões onde esses tiveram dominância incontestável nos séculos XIX e XX. As empresas chinesas passam a ser líderes em seus segmentos, tornam-se capazes de definir padrões mundiais e orientar a dinâmica do comércio internacional, e promovem o reestabelecendo da posição histórica da China na Ásia. Delineiam-se novas relações financeiras, de investimentos, e diplomáticas entre a China e o restante do mundo.

A partir de um bom ambiente político e espaço para exercer diplomacia de alto nível, a China poderá monitorar e aumentar seu controle de potenciais ameaças, garantindo uma maior estabilidade nacional. A BRI possibilita maior influência do *soft* e *hard power* chinês, e intensifica a presença das empresas chinesas ao redor do mundo, desenvolvendo assim o setor industrial nacional, voltando-se essencialmente para a aquisição de novas tecnologias.

Todos os continentes são considerados possíveis parceiros e, especialmente a África e América Latina, são de grande valia por conta das exportações em matéria prima e produtos primários. Além disso, possuem grandes lacunas internas em relação à infraestrutura que podem ser diminuídas a partir de investimentos chineses. Pequim também espera que uma maior integração econômica com seus vizinhos incentive o uso do *renminbi* no comércio global.

A incerteza criada pela pandemia da covid-19 impacta a China de diferentes formas, mas é possível antever que a presença do país no mundo pós-pandemia continuará a desempenhar papel crucial. Diante da crise, as necessidades internas serão tratadas de imediato, e é esperado que os investimentos voltados para a BRI diminuam temporariamente. Pouco tempo após o início da pandemia, a China conseguiu aplicar estratégias tecnológicas que foram repetidas internacionalmente, além de serem indispensáveis para o fornecimento de ajuda médica, além da exportação de equipamentos e insumos para diversos países.

A China consegue aproveitar janelas de oportunidade nas áreas da saúde e tecnologia, de maneira a expandir duas vertentes da BRI: a Rota da Seda Digital e a Rota da Seda para a Saúde. As soluções digitais foram usadas para controle da pandemia, otimizando o sistema de saúde pública e fortalecendo medidas de prevenção à contaminação da população. Os projetos relacionados à DSR são implementados de modo a intensificar a presença da China na construção de infraestrutura digital em diversos países, mas com foco em países emergentes ou considerados "em desenvolvimento". Consequentemente, abre espaço para empresas de tecnologia chinesas - como a Huawei, Alibaba e Tencent - conquistarem novos territórios econômicos para seus negócios a partir dos contatos com países ao longo da BRI.

Desde 2013, a Nova Rota da Seda investe massivamente na construção de infraestrutura para fortalecer a internacionalização de empresas chinesas e melhorar o comércio global, possibilitando linhas alternativas de troca para a China. A construção de infraestrutura inclui, entre outras construções, usinas de energia elétrica, portos, ferrovias, aeroportos, rodovias e hospitais. No entanto, como esperado, a crise sanitária pelo novo coronavírus reconfigura a forma da China gerenciar seus financiamentos. Isso porque os países parceiros da BRI enfrentam dificuldades para realizar o pagamento dos empréstimos concedidos pela China, obrigando Pequim a encontrar alternativas para renegociá-las. A saída mais usada tem sido o cancelamento de juros, e a China permanece, mesmo com as adversidades, concedendo empréstimos.

Apesar dos obstáculos, todas as articulações da China denotam o interesse em continuar estimulando a cooperação internacional e avançando

nos projetos referentes à BRI. Estes obstáculos incluem os ataques por parte dos EUA, orientados pela administração Trump. Os Estados Unidos iniciam uma Guerra Comercial, e tentam conter o avanço e expansão da China através de retaliações a empresas como a Huawei e Alibaba, gerando reflexos em outros países que passam a suspeitar de espionagem por parte da China. Os EUA também criticam uma possível armadilha da dívida promovida pela Belt and Road Initiative, e acusam Pequim de exportar autoritarismo através das rotas. Como principal grande potência a competir com a China em um possível exercício de governança global, os EUA tentam impedir o expansionismo chinês e tentam aumentar sua presença na Ásia para tentar limitar a influência chinesa.

A Belt and Road Initiative conta com a presença de bancos comerciais criados pela China, assim como plataformas digitais para comércio, empresas na área de telecomunicações, produção, manutenção e instalação de tecnologia 5G. Possui estratégias múltiplas, guias de ação que promovem e incentivam o aprofundamento de relações bilaterais e multilaterais. Os componentes que formam as rotas, assim como seu discurso político e flexibilidade de adaptações, fazem a BRI se tornar conveniente para diferentes futuros.

“Em comparação com os enormes projetos de transporte e energia que dominaram os primeiros anos da BRI, os projetos de tecnologia da informação e comunicação geralmente têm custo mais baixo, são mais fáceis de entregar e de monetizar. Esses atributos os tornam menos arriscados e mais atraentes para os investidores” e fortalecem o impulso para avanços tecnológicos, principalmente de tecnologia 5G, que será cada vez maior (BLANCHETTE & HILLMAN, 2020, n.p).

Os obstáculos atuais para a expansão tecnológica chinesa envolvem conflitos com os Estados Unidos e traz o conceito da “geopolítica das redes” como algo crescente. Espera-se que com o novo Presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, eleito em 2020, o cenário de conflito possa se atenuar, e encontre caminhos menos hostis que os de Trump. No entanto, não sabemos a que ponto chegará o conflito sino-americano diante do crescimento chinês, principalmente com a Belt and Road que hoje está presente em mais de 130 países ao redor do mundo.

O país precisará manter adaptações constantes e responder às críticas às rotas até então elaboradas, como por exemplo, a de

*greenwashing* na construção de infraestrutura degradante e presa em carbono. Nesse aspecto, podemos questionar se não haveria uma grande contradição, caso a China impusesse condições e parâmetros para cada Estado na Rota da Seda ecológica. Isso porque a China defende a manutenção de relações pragmáticas, sem interferir na soberania estatal e status quo de cada território. Considerando o fato de que a política inclui um número enorme de culturas e regras particulares a partir de cada país parceiro, é imprescindível que a China consiga: 1. Manter relações pragmáticas; 2. Liderar por exemplo a partir de políticas internas; e 3. Liderar iniciativas multilaterais para induzir comportamentos inovadores e sustentáveis. Ao refletir sobre essa questão, surge-se uma dúvida intrigante: É possível responsabilizar a China pela ausência de padrões ambientais em outros países? Diante do contexto de multipolaridade existente na BRI, ao que parece, a China tenta liderar por exemplo, ao passo que vem realizando transformações ambientais a nível nacional, e toma a iniciativa para a criação de coalizações que possam orientar investidores a compreender melhor as possibilidades e necessidades ecológicas a fim de criar consenso sobre tais questões nos países parceiros. Assim como aconteceu no início com políticas sanitárias da BRI, a China parece criar consenso entre países parceiros para facilitar negociações e o estabelecimento de novos padrões. O que se considera positivo é o fato de que a China parece se preocupar em estabelecer diálogo, novas políticas e iniciativas importantes que contam com a participação de países que tenham interesse em contribuir

A característica flexível das políticas, assim como a postura favorável ao multilateralismo e cooperação, situa a BRI como uma estratégia permanente, mas que ainda precisará superar limitações geopolíticas, sociais, ecológicas e econômicas para continuar pavimentando seu caminho de sucesso. É inegável, no entanto, a imagem de uma China fortalecida, com aparência de potência global, capaz de ditar os protocolos técnico-sanitários e liderar a retomada econômica no mundo pós-coronavírus.

Se o país conseguir responder à altura às questões de confiabilidade por parte da comunidade internacional, a China poderá continuar aumentando sua presença através da iniciativa *Belt and Road* e mantendo a liderança na implementação de novas tecnologias e serviços inteligentes, os quais prometem revolucionar a maneira como se vive atualmente. A China

fortalece sua hegemonia regional, aumenta sua presença e influência em todos os continentes, mantém estratégias para desenvolver seu *soft power* e sua independência nas rotas comerciais, e cria alternativas às instituições tradicionais como o FMI. A China parece estar sempre à frente daquilo que podemos compreender, graças ao excesso de informações e acontecimentos na BRI.

Com base no primeiro capítulo da presente pesquisa, a BRI parece fazer parte de uma estratégia de ascensão Chinesa no Sistema Interestatal. Desde o início, a retórica para construção da BRI tem sido de relações pacíficas, e com enorme uso da diplomacia Chinesa, de forma a evitar confrontações diretas. No entanto, os desafios são diversos, e a BRI ainda poderá, e provavelmente continuará, se “remodelando” em muitos sentidos.

“(…) No mundo das Grandes Potências, e de todos os demais estados e economias nacionais, portanto, não existem bons e maus, nem melhores ou piores, em termos absolutos. O que existe são estados que, em determinados momentos da história, assumem posições mais ou menos favoráveis à paz e à convergência das riquezas nacionais” (FIORI, 2004, p.46).

Consequentemente, a partir da sua política externa, a China escolhe assumir um caminho que a possibilite se desenvolver internamente e fortalecer sua economia, ao mesmo tempo em que ascende enquanto grande *player* internacional no Sistema Interestatal. Novamente, é importante ressaltar que todos os objetivos se conectam com os interesses nacionais chineses, o que nos leva a crer que a BRI continuará expandindo e transformando estruturas físicas, digitais e comerciais entre os continentes.



## 6. REFERÊNCIAS

1. AMOS 2016 - AMOS, Jonathan - Poluição do ar causa 5,5 milhões de mortes por ano. BBC, 2016. Disponível em: [https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160213\\_poluicao\\_mortes\\_fn](https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/02/160213_poluicao_mortes_fn) Acesso em Janeiro de 2021.
2. AZEVEDO 2019 - ALVES 2019 – ALVES, José Eustáquio - A maior transformação econômica dos últimos 250 anos". China tende a assumir a hegemonia mundial e a liderança do comércio de tecnologia. Entrevista especial com José Eustáquio Alves. Instituto Humanitas Unisinos, Edição: Patricia Fachin | 07 Mai 2019. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/159-noticias/entrevistas/588888-a-maior-transformacao-economica-dos-ultimos-250-anos-china-tende-a-assumir-a-hegemonia-mundial-e-a-lideranca-do-comercio-de-tecnologia-entrevista-especial-com-jose-eustaquio-alves> Acesso em Fevereiro de 2020.
3. AGENCIA BRASIL 2020: Pandemia causará recessão global em 2020, diz FMI. Agência Brasil, 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-03/pandemia-causara-recessao-global-em-2020-diz-fmi> Acesso em: 4 de Setembro de 2020.
4. AMARAL 2019- AMARAL, Olavo: Rota da Seda. Piauí, Folha da São Paulo, 2019. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/rota-da-seda/> Acesso em: 12 de Julho de 2020.
5. BARBIERE & FERREIRA 2019 - BARBIERE, Mariana & FERREIRA, Leila da Costa. China e governança ambiental global: desafios rumo à liderança. Papel Político, vol. 24, núm. 2, 2019. Disponível em: [https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/PaPo/PaPo%2024-2%20\(2019\)/77762387002/](https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/PaPo/PaPo%2024-2%20(2019)/77762387002/) Acesso em: 9 de fevereiro de 2021.
6. BLANCHETTE & HILLMAN, 2020: BLANCHETTE, Jude & HILLMAN, Jonathan: China's Digital Silk Road after the coronavirus. Center for Strategic and International Studies, 2020. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/chinas-digital-silk-road-after-coronavirus> Acesso em: 28 de Julho de 2020.
7. BAKERTILLY BRASIL 2020 - Dados: o novo petróleo do mundo e combustível para o futuro. Bakertilly, 2020. Disponível em: <https://bakertillybr.com.br/dados-novo-petroleo>. Acesso em: 25 de Julho de 2020.

8. BRI FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION, 2017 - Full Text: Vision and actions on jointly building Belt and Road (5). Belt and Road Forum for International Cooperation, 2017. Disponível em: [2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-5.html](https://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-5.html) Acesso em Setembro de 2020.
9. BIENVENUTO 2018 – BIENVENUTO, Laura Martucci. A nova rota da seda: conquistas e controvérsias. Associação Brasileira De Estudos de Defesa, 2018. Acesso em: 14 de Julho de 2019. Disponível em: [https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696\\_A\\_RQUIVO\\_artigoENABED2018.pdf](https://www.enabed2018.abedef.org/resources/anais/8/1535670696_A_RQUIVO_artigoENABED2018.pdf)
10. BORA LY – BORA LY. Challenge and perspective for Digital Silk Road. Cogent Business & Management, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/23311975.2020.1804180> Acesso em Janeiro 2021.
11. BING 2020 - Southeast Asia: COVID-19 and China's Health Silk Road. Friedrich Ebert Stiftung, 2020. Disponível em: <https://asia.fes.de/news/health-silk-road>. Acesso em Janeiro de 2021.
12. BEG 2020 – BEG, Zahra. The Health Silk Road”: Implications for the EU under Covid-19. European Institute for Asian Studies, 2020. Disponível em: <https://www.eias.org/news/the-health-silk-road-implications-for-the-eu-under-covid-19/> Acesso em Dezembro de 2020.
13. BRI NEWS: Belt and Road Initiative and the covid-19 Emergency. Belt and Road news, 2020. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/2020/07/19/chinas-belt-and-road-initiative-and-the-covid-19-emergency/>. Acesso em 21 de Agosto de 2020.
14. BRUGIER - BRUGIER, Camile: China's way: the new silk road. European Union Institute for Security, 2014. Acesso em: 28 de Abril de 2019. Disponível em: [https://www.files.ethz.ch/isn/182346/Brief\\_14\\_New\\_Silk\\_Road.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/182346/Brief_14_New_Silk_Road.pdf) Acesso em Setembro de 2020.
15. BUSINESS REPORTING DESK 2020 - Business Reporting Desk: Impact of covid-19 on Belt and Road Initiative. Belt and Road news, 2020. Disponível em: <https://www.beltandroad.news/2020/08/01/impact-of-covid-19-on-belt-road-initiative/>. Acesso em: 8 de Agosto de 2020.
16. CINTRA E PINTO 2017 - COSTA e CINTRA 2017 – CINTRA, Marcos Antonio Macedo & COSTA, Eduardo: China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. Scielo, 2017. Acesso em

26 de Junho de 2019. Disponível em: [scielo.br/pdf/rep/v37n2/1809-4538-rep-37-02-00381.pdf](https://scielo.br/pdf/rep/v37n2/1809-4538-rep-37-02-00381.pdf)

17. COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS 2020 - COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS 2020 - Assessing China's Digital Silk Road Initiative. A Transformative Approach to Technology Financing or a Danger to Freedoms? Council on Foreign Relations, 2020. Disponível em: <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/> Acesso em Agosto de 2020.
18. CHAN, 2019 - CHAN, Faith Ka Shun. Hoong Chen Teo, Alex Mark Lechner, Grant W. Walton, Ali Cheshmehzangi, May Tan-Mullins, Hing Kai Chan, Troy Sternberg and Ahimsa Campos-Arceiz. Environmental Impacts of Infrastructure Development under the Belt and Road Initiative. Environments, 2020. Acesso em Setembro de 2020.
19. CFR 2020 – China's Digital Silk Road: Strategic Technological Competition and Exporting Political Illiberalism. Council on Foreign Relations, 2019. Disponível em: <https://www.cfr.org/blog/chinas-digital-silk-road-strategic-technological-competition-and-exporting-political> Acesso em: 1 de Julho de 2020.
20. CLIMAINFO - A iniciativa chinesa Belt and Road é sustentável? Climainfo. Disponível em: <http://climainfo.org.br/2019/04/25/china-iniciativa-belt-and-road-bri-verde/> Acesso em Outubro de 2020.
21. CARVALHO, Paulo; BARCELLOS, Frederico; MARQUES, Jonathan 2019 - CARVALHO, Paulo; BARCELLOS, Frederico; MARQUES, Jonathan 2019 - Temos metodologia e dados para fazermos o monitoramento dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável? Disponível em: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:j0sbzAcmkz0J:https://www.ecoeco2019.sinteseeventos.com.br/arquivo/downloadpublic%3Fq%3DYToyOntzOjY6lnBhcmFtcyl7czozNDoiYToxOntzOjEwOjJJRF9BUIFVSVZPljtzOjM6ljkxNiI7fSI7czoxOiJoljtzOjMyOilxMTIiYmU3OWE0MmVjMTdlZjA0NGQ3YmJkNzczZTY2OSI7fQ%253D%253D+%&c d=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br> Acesso em Fevereiro de 2020.
22. CARVALHO, Evandro Menezes de. O USO POLÍTICO DA PANDEMIA E A CRISE DIPLOMÁTICA COM A CHINA. Pandemias e Pandemônio no Brasil, 2020. Disponível em: <https://emporiododireito.com.br/uploads/livros/pdf/1589821753.pdf#page=36> Acesso em Abril de 2021.
23. CAREY e LADISLAW 2019 - CAREY, Lachlan and LADISLAW, Sarah. Chinese multilateralism and the promise of a green Belt and Road. Center for strategic and International Studies (CSIS), 2019. Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/chinese-multilateralism-and-promise-green-belt-and-road> Acesso em Dezembro de 2020.

24. CHIAPPINI 2020 - CHIAPPINI, Gabriel. China gerou mais energia renovável em fase mais crítica da pandemia, mas carvão resiste. EPBR, 2020. Disponível em: <https://epbr.com.br/china-gerou-mais-energia-renovavel-em-fase-mais-critica-da-pandemia-mas-carvao-resiste/> Acesso em Dezembro de 2020.
25. COSTA E CINTRA 2017- CINTRA, Marcos Antonio Macedo & COSTA, Eduardo: China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. Scielo, 2017. Acesso em 26 de Junho de 2019. Disponível em: [scielo.br/pdf/rep/v37n2/1809-4538-rep-37-02-00381.pdf](http://scielo.br/pdf/rep/v37n2/1809-4538-rep-37-02-00381.pdf)
26. CPEC: Projects Progress Update. China Pakistan Economic Corridor, 2020. Disponível em: <http://www.cpec.gov.pk/progress-update>. Acesso em: 15 de Setembro de 2020.
27. DUARTE, 2012, P.507 - DUARTE, Paulo. Soft China: o caráter evolutivo da estratégia de charme chinesa. Contexto int., Rio de Janeiro, v. 34, n. 2, p. 501-529, Dec. 2012. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-85292012000200005&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-85292012000200005&lng=en&nrm=iso)>. Acesso em 5 de Dezembro.
28. DBAR- Digital Belt and Road, 2020. Disponível em: <http://dbeltroad.org/index.php?siteid=1>. Acesso em: Janeiro de 2021.
29. DABUS & BASU, 2020 - DABUS, André & BASU, Meghna. O Belt and Road da China chega à América Latina. Marsh, 2020. Disponível em: <https://www.marsh.com/br/insights/research/o--belt-and-road--da-china-chega-a-america-latina.html> Acesso em: 20 de Setembro de 2020.
30. ELKIND 2019 - ELKIND, Jonathan. TOWARD A REAL GREEN BELT AND ROAD - China energy and climate research program. Columbia University Center on Global Energy policies, 2019. Disponível em: [link:https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/2019/05/Real-Green-Belt-and-Road\\_CGEP\\_Report\\_042219\\_Final.pdf](https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/2019/05/Real-Green-Belt-and-Road_CGEP_Report_042219_Final.pdf) Acesso em Dezembro de 2020.
31. EDER, ARCESATI & MARDELL 2019 - EDER, Thomas; ARCESATI, Rebecca; MARDELL, Jacob. Networking the “Belt and Road” - The future is digital. Merics, 2019. Disponível em: <https://merics.org/en/analysis/networking-belt-and-road-future-digital> Acesso em Fevereiro de 2020.
32. ESTADAO 2020 - China procura ajuda de Alibaba e Tencent para monitorar coronavírus com QR code. Estadão, 2020. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,china-procura-ajuda-de-alibaba-e-tencent-para-monitorar-coronavirus-com-qr-code,70003200583>. Acesso em: 10 de Julho de 2020.

33. FIORI 2004 - FIORI, José Luis. O Poder Global dos Estados Unidos: formação, expansão e limites, 2004. Disponível em: <https://dogmaseenigmas.files.wordpress.com/2015/12/fiori.pdf>. Acesso em Fevereiro de 2021.
  
34. GOMBATA 2020 - GOMBATA, Marsília. Pandemia congela planos da Nova Rota da Seda na América Latina. Econômico Valor, 2020. Disponível em: <https://valor.globo.com/mundo/noticia/2020/08/25/pandemia-congela-planos-da-nova-rota-da-seda-na-america-latina.ghtml> Acesso em: 30 de Agosto de 2020.
  
35. GOULARD 2020 - GOULARD, Sebastian: Recovering from covid-19 and developing new priorities for the BRI. Belt and Road Europe, 2020. Disponível em: <https://www.oboreurope.com/en/belt-road-video-conference/> Acesso em: 13 de Julho de 2020.
  
36. GARTENBERG 2020 - GARTENBERG, Chaim - Donald Trump extends Huawei ban through May 2021. The verge, 2020. Disponível em: <https://www.theverge.com/2020/5/13/21257675/trump-extends-huawei-ban-may-2021-china-us-android-google-telecom> Acesso em Dezembro de 2020.
  
37. GREEN BRI CENTER - GREEN BRI CENTER – Green Belt and Road Initiative Center, 2020. Disponível em: <https://green-bri.org/>. Acesso em Janeiro de 2021.
  
38. HENDLER 2019 - HENDLER, Bruno: A crise sistêmicas e ascensão chinesa. Carta Maior, 2019. Acesso em: 8 de Julho de 2019. Disponível em: [https://www.cartamaior.com.br/?%2FEditoria%2FPoder-e-ContraPoder%2FA-crise-sistematica-e-a-ascensaochinesa%2F55%2F43797&fbclid=IwAR3Z7IhI6kxbntc67OsCH8S29Kd4i7GI80nB0zSdfxV4zYI5aX5q\\_REQE\\_g#.XKizGfJatpA.facebook](https://www.cartamaior.com.br/?%2FEditoria%2FPoder-e-ContraPoder%2FA-crise-sistematica-e-a-ascensaochinesa%2F55%2F43797&fbclid=IwAR3Z7IhI6kxbntc67OsCH8S29Kd4i7GI80nB0zSdfxV4zYI5aX5q_REQE_g#.XKizGfJatpA.facebook)
  
39. HUANDONG 2018 - HUANDONG, Guo. Steps to the Digital Silk Road. Nature, 2018. Disponível em: <https://www.nature.com/articles/d41586-018-01303-y> Acesso em Janeiro de 2021.
  
40. HARLAN 2019 - Tyler Harlan (2020): Green development or greenwashing? A political ecology perspective on China's green Belt and Road. Eurasian Geography and Economics, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/15387216.2020.1795700> Acesso em Dezembro 2020.

41. HONG & JHONSON, 2018 - HONG, Chen-Sheng & JOHNSON, Oliver. Mapping Potential Climate and development impacts of China's Belt and Road Initiative: a participatory approach. SEI - Stockholm Environment Institute, 2018. Disponível em: <https://www.sei.org/wp-content/uploads/2018/10/china-belt-and-road-initiative-hong-johnson.pdf> Acesso em Janeiro de 2021.
  
42. HELDT 2020 - HELDT, Eugénia C. - China's "Health Silk Road" Offensive: How the West should respond. Global Policy, 2020. Disponível em: <https://www.globalpolicyjournal.com/blog/09/12/2020/chinas-health-silk-road-offensive-how-west-should-respond>. Acesso em Dezembro de 2020.
  
43. HONG, 2016 - HONG, - Motivation behind China's "One Belt, One Road" Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. Journal of Contemporary China, 2016. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2016.1245894>. Acesso em Janeiro de 2021.
  
44. HU 2015 - HU, Biliang. Knowledge Work on Excess Capacity in the People's Republic of China. Asian Development Bank, 2015. Disponível em: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-document/161581/knowledge-work-excess-capacity-prc.pdf>
  
45. ITAKURA 2019 - ITAKURA, Ken: Evaluating the impact of US-China trade war. Asian Economic Policy Review, 2019. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/aepr.12286> Acesso em: 10 de Julho de 2020.
  
46. IPEA 2019 - IPEA 2019: Banco do BRICS aprovou US\$ 621 milhões em projetos de infraestrutura e desenvolvimento sustentável no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada, 2019. Acesso em: 12 de Junho de 2019. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34684](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34684)
  
47. IISD 2019 - Second Belt and Road Forum Results in Over 283 Deliverables. IISD - International Institute for Sustainable Development, 2019. Disponível em: <https://sdg.iisd.org/news/second-belt-and-road-forum-results-in-over-283-deliverables/> Acesso em Janeiro de 2021.
  
48. JINPING 2017 - Íntegra do Relatório do 19º Congresso Nacional do Partido Comunista da China (21). Embaixada da República Popular da China no Brasil, 2017. Disponível em: <http://br.china-embassy.org/por/ssht/SJD/t1511860.htm> Acesso em Dezembro de 2020.

49. JIAHAN 2020 - JIAHAN, Cao. Toward a Health Silk Road - China's Proposal for Global Health Cooperation. Disponível em: <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S2377740020500013> Acesso em: Janeiro de 2021.
  
50. KOOP 2020 - KOOP, Fermín. Coronavírus reestrutura Iniciativa Cinturão e Rota na América Latina. Diálogo Chino, 2020. Disponível em: <https://dialogochino.net/pt-br/infraestrutura-pt-br/36699-coronavirus-reestrutura-iniciativa-cinturao-e-rota-na-america-latina/> Acesso em: 21 de Agosto de 2020.
  
51. KISSINGER 2020 - KISSINGER, Henry A.: The coronavirus pandemic will forever alter the world order. Wall Street Journal, 2020. Disponível em: <https://www.wsj.com/articles/the-coronavirus-pandemic-will-forever-alter-the-world-order-11585953005> Acesso em: 27 de Julho de 2020.
  
52. WILLIAMS - WILLIAMS, Eric - Achieving Climate Goals by Closing the Loop in a Circular Carbon Economy. KAPSARC - King Abdullah Petroleum Studies and Research Center. Disponível em: <https://www.kapsarc.org/file-download.php?i=37304> Acesso em Janeiro de 2021.
  
53. KOTZ 2018- KOTZ, Ricardo Lopes: A Nova Rota da Seda: entre a tradição histórica e o projeto geoestratégico para o futuro. Universidade Federal de Santa Catarina - Programa de Pós-graduação em Relações Internacionais, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/193931/PGRI0068-D.pdf?sequence=-1&isAllowes=y>. Acesso em 20 de Outubro de 2020
  
54. LANCASTER, RUBIN, RAPPHOOPER 2020 – LANCASTER, Kirk, RAPP-HOOPER, Mira, RUBIN, Michael: Mapping China's Silk Road. Council on Foreign Relations, 2020. Disponível em: <https://www.cfr.org/blog/mapping-chinas-health-silk-road> Acesso em: 9 de Agosto de 2020.
  
55. LI 2014 – LI, Yang: China's free trade agreement diplomacy. Universidade de Adelaide, 2014. Acesso em: 5 de Maio de 2019. Disponível em: <https://digital.library.adelaide.edu.au/dspace/bitstream/2440/103486/2/02whole.pdf>
  
56. LY 2021 - LY, MACARENA VIDAL. Golpe em Mianmar é desafio para os EUA e oportunidade para a China. El país, 2021. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/internacional/2021-02-03/golpe-em-mianmar-e-desafio-para-os-eua-e-oportunidade-para-a-china.html>

57. MERICS 2020 – MARDELLI, Jacob : The BRI in Bangladesh Walking the tightrope between Beijing and Delhi. Mercis, 2020. <https://merics.org/en/analysis/bri-bangladesh-walking-tightrope-between-beijing-and-delhi> Acesso em: 14 de Julho de 2020.
58. MINISTERIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - O novo Banco de desenvolvimento dos BRICS. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/politica-externa-comercial-e-economica/agenda-financeira-e-tributaria-internacional/o-novo-banco-de-desenvolvimento-do-brics> Acesso em 29 de Setembro de 2020.
59. MORES, Isaias Albertin de. O soft power e a construção da hegemonia estadunidense ao longodoséculoXX. Disponível em: <file:///C:/Users/Marjana/Downloads/O%20Soft%20Power%20e%20a%20Construç%3Bã%3Bo%20da%20hegemonia%20estadunidense%20-%20Isaias%20Moraes.pdf>. Acesso em: 15 de Abril de 2021.
60. MOZU 2020– MOZU, Paul: O que está por trás do WeChat, o aplicativo mais usado da China. Estadão, 2020. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/cultura-digital,o-que-esta-por-tras-do-wechat-o-aplicativo-mais-usad-na-china,70003443393>. Acesso em: 21 de Setembro de 2020.
61. NYABIAGE 2020- NYABIAGE, Jevans: China's promise of loan write-offs for distressed African nations barely dents a much bigger debt crisis. China diplomacy, 2020. Disponível em: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3089856/chinas-promise-loan-write-offs-distressed-african-nations> Acesso em: 23 de Julho de 2020.
62. NAVAS 2020 - NAVAS, María Helena: Nova Rota da Seda: Como a pandemia de novo coronavírus ameaça a maior iniciativa de política externa da China. Epoca, 2020. Disponível em: <https://epoca.globo.com/mundo/nova-rota-da-seda-como-pandemia-de-coronavirus-ameaca-maior-iniciativa-de-politica-externa-da-china-24494090>. Acesso em: 18 de Agosto de 2020.
63. NDRC 2007 - Program of Action for Sustainable Development in China in the Early 21<sup>st</sup> Century. National Development and Reform Comission – People's Republic of China, 2007. Disponível em: [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/200702/t20070205\\_1193884.html](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/200702/t20070205_1193884.html). Acesso em: 28 de Julho de 2020.
64. NDRC 2015 - Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. National



- Development and Reform Commission, 2015. Disponível em: [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/201503/t20150330\\_1193900.html](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html) Acesso em: 20 de Novembro de 2020.
65. NUNES 2018 – NUNES, Dimitria: A nova rota da seda e a relação com a América Latina Dimitria. America Latina em Movimento, 2018. Acesso em 27 de Maio de 2019. Disponível em: <https://www.alainet.org/pt/articulo/196337>
66. NDRC 2020: Digital Trade is Becoming a New Engine for the Development of the Belt and Road. National Development and Reform Commission – People's Republic of China, 2007. Disponível em: <https://so.ndrc.gov.cn/s?siteCode=BM04000007en&token=&qt=digital+silk+road> Acesso em: 7 de Julho de 2020.
67. NDRC 2020 - Digital Silk Road Assists Africa in Combating COVID-19. National Development and Reform Commission – People's Republic of China, 2007. Disponível em: [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/202006/t20200601\\_1229673.html](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/202006/t20200601_1229673.html). Acesso em: 2 de Setembro de 2020.
68. OCDE iLibrary 2018 - Chapter 2. The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. OCDE iLibrary, 2018. Disponível em: [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus\\_fin\\_out-2018-6-en/index.html?itemId=/content/component/bus\\_fin\\_out-2018-6-en](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/bus_fin_out-2018-6-en/index.html?itemId=/content/component/bus_fin_out-2018-6-en) Acesso em Janeiro de 2021.
69. OXFORD BUSINESS GROUP - How will the international covid-19 outbreak impact the Belt and Road Initiative? Disponível em: <https://oxfordbusinessgroup.com/news/how-will-international-covid-19-outbreak-impact-belt-and-road-initiative> Acesso em: 15 de Agosto de 2020.
70. OLIVEIRA & FERNANDES 2020 - OLIVEIRA, Alana Camoça Gonçalves; CARIONI, Felipe Gusmão. Soft power em tempos de quarentena : as estratégias da diplomacia chinesa em meio à pandemia de Covid-19. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10333> Acesso em Dezembro de 2020.
71. ORAZEM 2019 - ORAZEM, Eloá - O lado B dos carros elétricos: a bateria. Neofeed, 2019. Disponível em: <https://neofeed.com.br/blog/home/o-lado-b-dos-carros-eletricos-a-bateria/#:~:text=“Ingredientes”%20que%2C%20diante%20do,mil%20toneladas%20de%20baterias%20descartadas> Acesso em: Janeiro de 2021.
72. O PETRÓLEO, 2019 - Estratégia da China para se tornar líder mundial em energia eólica. O Petróleo, 2019. Disponível em: <https://www.opetroleo.com.br/estrategia-da-china-para-se-tornar-lider-mundial-em-energia-eolica/>

73. PAGOTTO 2013 - PAGOTTO, Érico Luciano - Greenwashing: os conflitos éticos da propaganda ambiental. Universidade de São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/100/100134/tde-22072013-141652/publico/DissertacaoFinal.pdf> Acesso em Fevereiro de 2021.
74. PITLO 2020 – PITLO, Lucio Blanco: How the coronavirus pandemic could lead to a less chinese Belt and Road Initiative. South China Morning Post, 2020. Disponível em: <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/3083008/how-coronavirus-pandemic-could-lead-less-chinese-belt-and-road> Acesso em: 10 de Julho de 2020
75. PUTTEN 2020 - SHEPARD, MARDEL, PUTTEN 2020 – SHEPARD, Wade, MARDEL, Jacob, PUTTEN, Frans-Paul vander: The future of China's Belt and Road after the Coronavirus Pandemic. On the silk Road, 2020. Disponível em: <https://newsilkroad.substack.com/p/the-future-of-chinas-belt-and-road> Acesso em: 28 de Junho de 2020.
76. RPC 2017 - RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION 2017 - Beijing Communiqué of The Belt and Road Health Cooperation & Health Silk Road. National Health Commission of the People's Republic of China, 2018. Disponível em: [http://en.nhc.gov.cn/2017-08/18/c\\_72257.htm](http://en.nhc.gov.cn/2017-08/18/c_72257.htm). Acesso em Janeiro de 2021
77. RPC NATIONAL HEALTH COMMISSION 2017 - Beijing Communiqué of The Belt and Road Health Cooperation & Health Silk Road. National Health Commission of the People's Republic of China, 2018. Disponível em: [en.nhc.gov.cn/2017-08/18/c\\_72257.htm](http://en.nhc.gov.cn/2017-08/18/c_72257.htm). Acesso em Janeiro de 2021.
78. ROCKCONTENT 2019- A gigante empresa chinesa Tencent ganha cada vez mais espaço no mercado digital. Disponível em: <https://inteligencia.rockcontent.com/tencent/> Acesso em: 10 de Agosto de 2020.
79. SANTIRSO 2020 - SANTIRSO, Jaime: O lado obscuro do Tik Tok, a rede social chinesa dos vídeos curtos. El País, 2020. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/tecnologia/2020-01-19/o-lado-escuro-do-tiktok-a-rede-social-chinesa-dos-videos-curtos.html> Acesso em: 5 de Agosto de 2020.
80. SEIXAS 2017– SEIXAS, Eduardo Palma de: A Rota da Seda como Projeto de Consolidação e Projeção de Poder. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2017. Acesso em: 13 de Julho de 2019. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/34054/34054.PDF>
81. SANTOS 2019 – SANTOS, Claudia: A cronologia da guerra comercial entre Estados Unidos e China. O globo, 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/a-cronologia-da-guerra-comercial-entre-estados-unidos-china-23901049> Acesso em: 21 de Julho de 2020.

82. SHERER 2015 - SCHERER André Luis Forti: A Nova Estratégia de Projeção Geoeconômica Chinesa e a Economia Brasileira. Revista Paranaense de desenvolvimento, 2015. Acesso em: 30 de Maio de 2019. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5342686.pdf>
83. SZCZUDLIK-TATAR 2013 - SZCZUDLIK-TATAR, Justyna. China's New Silk Road Diplomacy. The Polish Institute of International Affairs, 2013. Disponível em: [https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20\(82\).pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/174833/PISM%20Policy%20Paper%20no%2034%20(82).pdf). Acesso em: 15 de Abril de 2019.
84. SIDIBÉ 2017 - Belt and Road High Level Meeting for Health Cooperation: Towards a Health Silk Road. SPEECH BY MICHEL SIDIBÉ, EXECUTIVE DIRECTOR, UNAIDS, 2017. Disponível em: [https://www.unaids.org/sites/default/files/media\\_asset/20170818\\_EXD\\_speech\\_belt-and-road-health-forum\\_en.pdf](https://www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/20170818_EXD_speech_belt-and-road-health-forum_en.pdf) Acesso em: Janeiro de 2021.
85. STUENKEL, 2018 – STUENKEL, Oliver: O mundo pós-ocidental: potências emergentes e a nova ordem global/Oliver Stuenkel; tradução Renato Aguiar. – 1.ed. – Rio de Janeiro: Zahar, 2018.
86. SOERGEL 2018 – SOERGEL, Andrew: What Makes a City Smart? U.S. news, 2018. Disponível em: <https://www.usnews.com/news/economy/articles/2018-01-12/at-ces-experts-wrestle-with-what-makes-a-city-smart> Acesso em: 20 de Agosto de 2020.
87. SHEN 2018 – SHEN, Hong: Building a digital silk road? Situating the internet in China's Belt and Road Initiative. International Journal of Communication, 2020. Disponível em: <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/8405> Acesso em: 16 de Julho de 2020.
88. SHEPPARD 2020 - SHEPARD, Wade. The Future of China's Belt And Road After The Coronavirus Pandemic. On the new silk road, 2020. Disponível em: <https://newsilkroad.substack.com/p/the-future-of-chinas-belt-and-road> Acesso em Dezembro de 2020.
89. SINGH 2020: SINGH, Swapnil: China's Belt and Road Initiative and the covid-19 Emergency. Iventiva, 2020. Disponível em: [inventiva.co.in/stories/swapnil/chinas-belt-and-road-initiative-and-the-covid-19-emergency/](http://inventiva.co.in/stories/swapnil/chinas-belt-and-road-initiative-and-the-covid-19-emergency/) Acesso em: 8 de Agosto de 2020.
90. SCHINDLER, JEPSON & CUI 2020- SCHINDLER, Seth, JEPSON, Nicholas & CUI, Wenxing: Covid-19 and the future of global development. Science Direct, 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590051X20300095#fn0005> Acesso em: 03 de Setembro de 2020.
91. TONCHEV 2020- TONCHEV, Plamen. The Belt and Road after covid-19. The Diplomat, 2020. Disponível em: [http://www.viet-studies.com/kinhte/BeltRoadPostcovid\\_Diplomat.pdf](http://www.viet-studies.com/kinhte/BeltRoadPostcovid_Diplomat.pdf) Acesso em: 19 de

Agosto de 2020.  
20.

92. THE DIPLOMAT 2020 - BRAUTIGAM 2020: BRAUTIGAM, Deborah. Chinese Debt Relief: Fact and Fiction. The diplomat, 2020. Disponível em: <https://thediplomat.com/2020/04/chinese-debt-relief-fact-and-fiction/> Acesso em: 22 de Julho de 2020.
93. THE ECONOMIST 2020 - Is it the end of the oil age? The Economist, 2020 Disponível em: [https://www.economist.com/leaders/2020/09/17/is-it-the-end-of-the-oil-age?utm\\_campaign=theeconomist-this-week&utm\\_medium=newsletter&utm\\_source=salesforce-marketing-cloud](https://www.economist.com/leaders/2020/09/17/is-it-the-end-of-the-oil-age?utm_campaign=theeconomist-this-week&utm_medium=newsletter&utm_source=salesforce-marketing-cloud) Acesso em: 20 de Setembro de 2020.
94. TRIOLO, ALLISON, BROWN 2020 - TRIOLO , Paul, BROWN, Clarise, ALLISON , Kevin, BRODERICK, Kelsey. Eurasia Group, 2020. Disponível em: <https://www.eurasiagroup.net/live-post/digital-silk-road-expanding-china-digital-footprint> Acesso em: 08 de Setembro de 2020.
95. THE WASHINGTON POST 2019 - The cybersecurity 202:Huawei officials accuse U.S. of targeting the telecom to hurt China. The Washington Post, 2019. Disponível em: <https://www.washingtonpost.com/news/powerpost/paloma/the-cybersecurity-202/2020/02/27/the-cybersecurity-202-huawei-official-accuses-u-s-of-targeting-the-telecom-to-hurt-china/5e570f7a88e0fa632ba8476b/>. Acesso em Outubro de 2020.
96. TREVISAN 2019 - TREVISAN, Karina. Guerra Comercial: entenda as questões entre China e EUA e as incertezas para a economia mundial. G1, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/08/16/guerra-comercial-entenda-a-piora-das-tensoes-entre-china-e-eua-e-as-incertezas-para-a-economiamundial.ghtml> Acesso em: 5 de Setembro de 2020.
97. UN 1945- Universal Declaration of Human Rights. United Nations. Disponível em: <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights> Acesso em Dezembro de 2020.
98. UN ENVIRONMENT PROGRAMME - The Belt and Road Initiative International Green Development Coalition (BRIGC). UN ENVIRONMENT PROGRAMME. Disponível em: <https://www.unep.org/pt-br/node/23690> Acesso em Junho de 2020.
99. UNAIDS 2017 - China's Belt and Road initiative to play a key role in overcoming global health challenges. UNAIDS, 2017. Disponível em: [https://www.unaids.org/en/resources/presscentre/featurestories/2017/august/20170821\\_belt-and-road](https://www.unaids.org/en/resources/presscentre/featurestories/2017/august/20170821_belt-and-road) Acesso em Janeiro de 2021.
100. VALOR INVESTE 2020: Trump diz que permitirá acordo se Walmart e Oracle tiverem controle total do Tik Tok. Valor Invest, 2020. Disponível em: <https://valorinveste.globo.com/> Acesso em: 20 de Setembro de 2020.
101. WWF-Greening the belt and road initiative - WWF's

- recommendations for the finance sector – in conjunction with HSBC. HSBC, 2018. Disponível em: <https://www.sustainablefinance.hsbc.com/mobilising-finance/greening-the-belt-and-road-initiative> Acesso em Dezembro de 2020.
102. WHEELER 2020 - WHEELER, Andre. China's Digital Silk Road (DSR): the new frontier in the Digital Arms Race? Silk Road Briefing, 2020. Disponível em: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2020/02/19/chinas-digital-silk-road-dsr-new-frontier-digital-arms-race/> Acesso em Fevereiro de 2021.
103. WANG 2019 - The intentions, needs, advantages and barriers: a survey of twenty-nine countries participating in the “Belt and Road Initiative” health cooperation. Global Health Research and Policy, 2019. Disponível em: <https://ghrp.biomedcentral.com/articles/10.1186/s41256-019-0109-z>. Acesso em Dezembro de 2020.
104. WORLD BANK, 2019 – World Economic Outlook Database - World Bank, 2019 – Disponível em: <https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf> Acesso em: Dezembro de 2020.
105. WORLD ECONOMIC FORUM 2020 - How will covid-19 affect China's Belt and Road Initiative? World Economic Forum, 2020. Disponível em: <https://www.weforum.org/agenda/2020/05/covid-19-coronavirus-disrupt-chinas-bri/> Acesso: 7 de Setembro de 2020.
106. XINHUANET 2017 - Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum. Xinhuanet, 2017. Disponível em: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm) Acesso em: Dezembro de 2020.
107. XINHUA 2020 - Greece-China cooperation under BRI will progress despite covid-19 pandemic: officials, experts. Xinhua, 2020. Disponível pelo link: [http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/30/c\\_139099374.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/30/c_139099374.htm) Acesso em: 27 de Julho de 2020.
108. XINHUA 2020- China highlights cooperation on COVID-19 in Belt and Road projects. Xinhua, 2020. Disponível em: [http://www.xinhuanet.com/english/2020-08/17/c\\_139297296.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-08/17/c_139297296.htm) Acesso em: 15 de Setembro de 2020.
109. XINHUA 2019 - Jornal chinês tem escritor robô de notícias científicas. Xinhua, 2019. Disponível em: [http://portuguese.xinhuanet.com/2019-08/02/c\\_138277869.htm](http://portuguese.xinhuanet.com/2019-08/02/c_138277869.htm) Acesso em: 25 de Agosto de 2019
110. XINHUA 2017: - Visão para a cooperação marítima no âmbito da iniciativa Belt and Road. Xinhua, 2017. Disponível em: [http://www.xinhuanet.com/english/201706/20/c\\_136380414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/201706/20/c_136380414.htm) Acesso em: 11 de Janeiro de 2021.
111. ZIMMERMAN 2015- ZIMMERMAN, Thomas: The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia. Acesso em: 17 de

Agosto de 2020. Disponível em: [https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](https://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf) 83

112. ZOU 2020: ZOU 2020 - ZOU, Rene. Assessing the impact of covid-19 on the Belt and Road Initiative. China US Focus, 2020. Disponível em: <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/assessing-the-impact-of-covid-19-on-the-belt-and-road-initiative> Acesso em: 10 de Agosto de 2020.